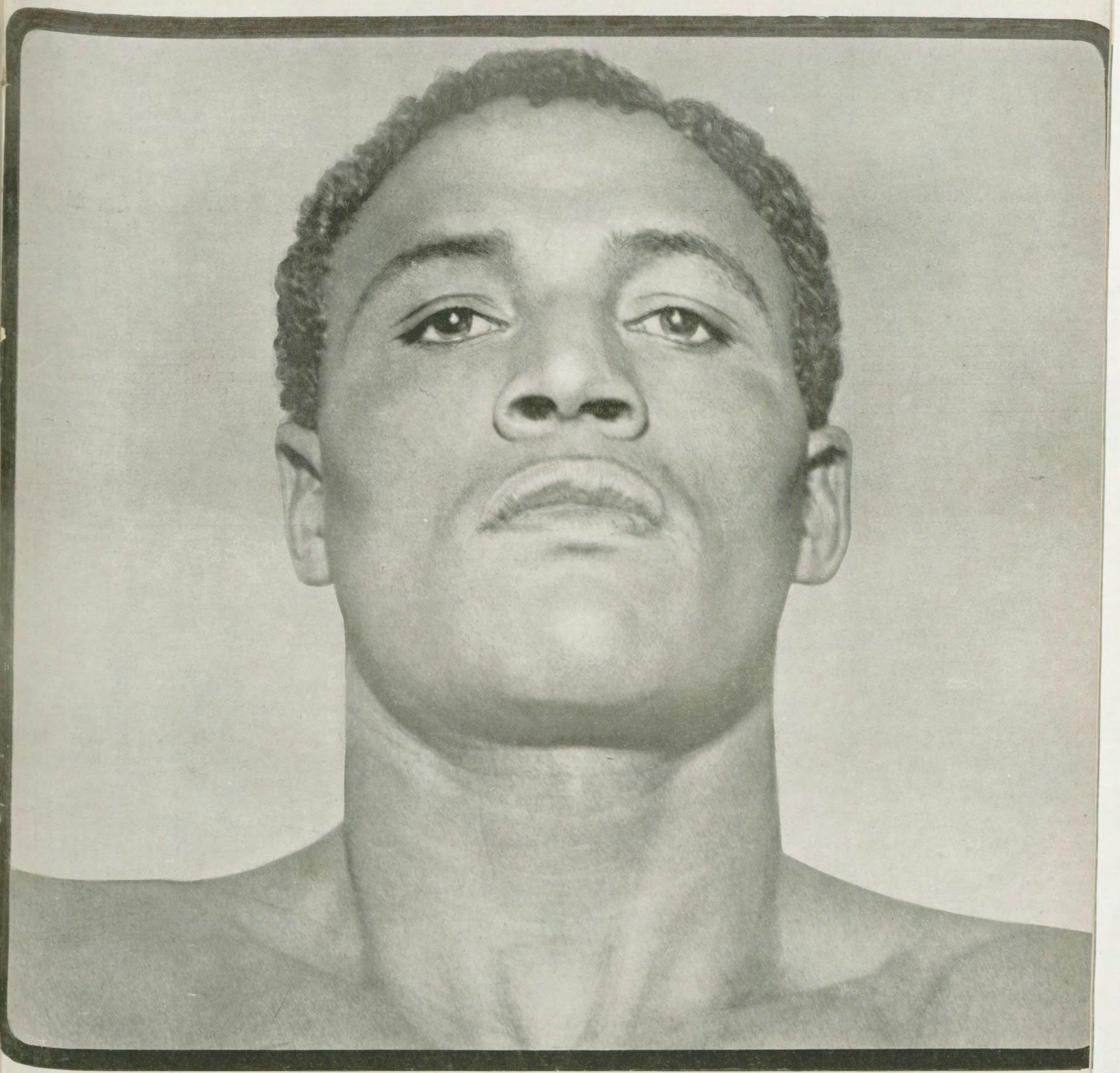
12e Année N° 553. 50 centimes 24 Avril 1909 Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce Numéro : SAINT-YVES, vainqueur à New-York.



JOE JEANNETTE

Vainqueur de Sam Mac Vea qui a abandonné au 49e round.

(Voir pages 261 et 265.)

Publications Pierre LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: EDITIONS D'ART
90, Aven. des Champs-Élysées et 9, Aven. de l'Opéra

Abonnements :
Paris et Départ., 24 fr. — Étranger, 28 fr.
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en plus gratuitement les numéros spéciaux.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

A LA
CORBEILLE FLEURIE

BRISE EMBAUMÉE VIOLETTE

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME

PARIS

RENEZ GARDE, Madame

commencez à grossir, et grossir, c'est
flir. Prenez donc tous les jours deux
gées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille*
era ou redeviendra svelte. — Le flacon de
rages est exp dié franco par le **LABORATOIRE**
de Châteaudun. Paris, contre mandat-poste de 10f
ITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN
Avoir soin de bien spécifier Thyroïdine Bouty —

BÉSITÉ Mesdames voulez-vous maigrir?
nez le matin dans un demi verre d'eau
deux cuillerées de
RUBINAT LLORACH

PARFUM
FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

VIN TONIQUE & HYGIÉNIQUE

BYRRH

Fait avec des vins vieux exceptionnellement généreux, mis au contact du quinquina et de substances amères et bienfaisantes, le BYRRH possède un arôme agréable et de précieuses qualités cordiales pour lesquelles il est plus particulièrement

Recommandé aux Familles

Le **BYRRH** se consomme à toute heure, soit pur, à la dose d'un verre à Bordeaux, soit dans un grand verre, étendu d'eau ordinaire ou d'eau de Seltz. Il devient alors une délicieuse et rafraîchissante boisson, sans perdre aucune de ses qualités bienfaisantes.

Servi dans tous les établissements de consommation en bouteille d'origine, le BYRRH se trouve dans toutes les maisons d'alimentation

CONCOURS du BYRRH

VOIR NOTRE NUMÉRO DU 6 MARS 1908

BLERIOT

LES PHARES BLERIOT ECLAIRENT LE MONDE

DYNAMO PHI.
catalogue franco - 16, rue Duret.

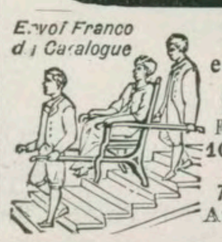
Veillez sur votre **Santé!**
Ayez toujours
un Flacon de

Ricqlès

CONTRE :
Maux de Tête
de Cœur, d'Estomac. *C'est aussi le*
Dentifrice *le plus* ***économique.***

EXIGEZ DU RICQLÈS
EN VENTE PARTOUT

Envoi Franco du Catalogue

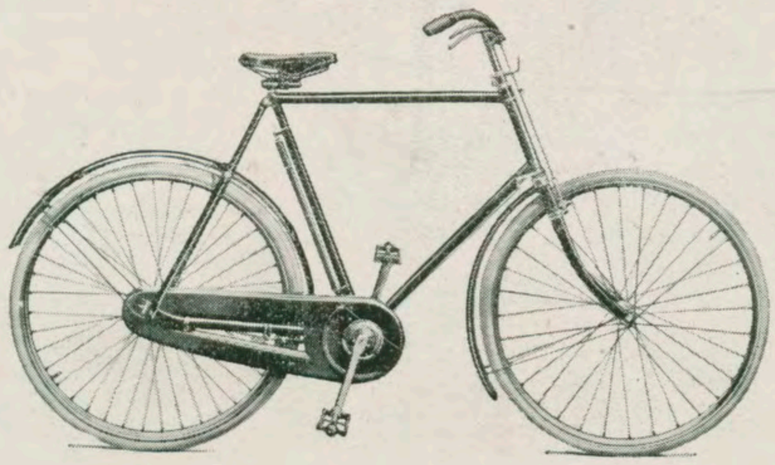


PORTOIR ARTICULÉ
et FAUTEUIL-ROULANT
DUPONT
Fabricant, breveté s. g. d. g.
10, rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Aucune Succursale

LA BICYCLETTE

DE DION-BOUTON

ÉLÉGANTE



ROBUSTE

CONQUERRA LE MONDE

Usines à PUTEAUX (Seine) ***Catalogue illustré sur demande***

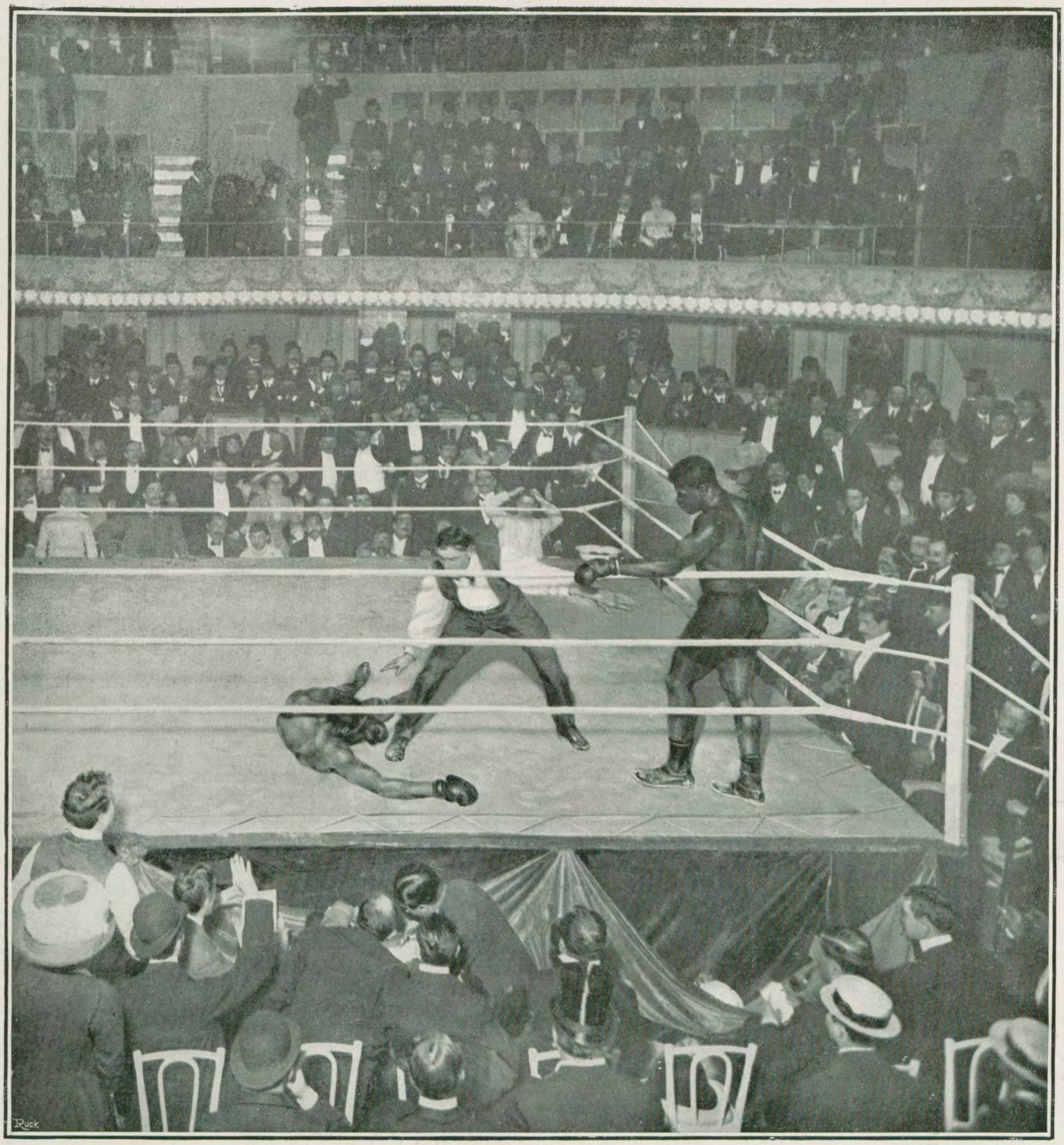
Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays.
Published on april 24th 1909. Privilege of Copyright in the United States reserved under the Act approved march 3rd 1905, by Pierre Lafitte et Cie.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départ. 24 fr. — *Étranger* 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en plus gratuitement les numeros spéciaux.

24 Avril 1909 — N° 553
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.



JOE JEANNETTE, VAINQUEUR DE SAM MAC VEA, EST ENVOYÉ A TERRE AU 19e ROUND (1)

Samedi dernier, au Cirque de Paris, a été donné le plus beau combat de boxe jusqu'ici disputé en France. Il s'agissait de la revanche Joe Jeannette-Sam Mac Vea jusqu'au finish. Il ne fallut pas moins de 48 rounds de trois minutes aux courageux boxeurs, pour obtenir un résultat. Aux 19e et 21e rounds, Joe Jeannette fut projeté à terre. Il eut l'énergie de se remettre avant le délai et de reprendre l'avantage de telle façon, qu'au début du 49e round, écœuré par la merveilleuse science de son adversaire, Sam Mac Vea, épuisé, abandonna devant l'énergie et l'état de fraîcheur où se trouvait Joe Jeannette.

(1) Voir page 265.

LES PREMIERS ÉLÈVES DE WRIGHT

Les deux premiers élèves de Wright, le comte de Lambert et Paul Tissandier, ont communiqué au représentant de la *Vie au Grand Air* à Pau, leurs premières impressions d'oiseau

Depuis la visite d'Edouard VII au champ d'aviation de Pau, les deux élèves de Wilbur Wright n'ont cessé de voler seuls. Mais Wright, à son départ de Pau pour Rome, leur ayant laissé son ancien appareil, avec lequel il a fait tous ses vols depuis son arrivée en France, MM. de Lambert et Tissandier, actuellement, doivent se contenter de manœuvrer leur flyer avec beaucoup de prudence, l'appareil qu'ils ont entre les mains pour le moment ayant déjà parcouru environ 7.000 kilomètres dans les airs, et n'étant bientôt plus bon qu'à figurer au Musée des Arts et Métiers, à côté de la marmite de Papin, ainsi que le faisait remarquer, très spirituellement ces jours-ci, un des ingénieurs constructeurs des appareils Wright.

Les deux pilotes n'en poursuivent pas moins, chaque jour, à leur champ d'aviation du Pont-Long, leur apprentissage d'Hommes-Oiseaux, à peu près terminé à l'heure actuelle, à la grande satisfaction des futurs élèves impatients de voler à leur tour.

En effet, à peine les deux pilotes de Wright avaient-ils commencé leurs vols seuls, que les élèves aviateurs commencèrent à affluer à Pau, et MM. de Lambert et Tissandier ont actuellement une vingtaine d'élèves à former.

C'est un chiffre raisonnable, et qui ne laisse pas que d'impressionner quelque peu.

La leçon d'aéroplane va donc devenir bientôt aussi simple que la leçon d'équitation ou la leçon de bicyclette.

J'ai demandé au comte de Lambert ses impressions de vol, il m'a répondu par la lettre suivante :

« Cher Monsieur,

« Je vous envoie ci-joint le tableau des vols que j'ai effectués jusqu'à ce jour. Vous m'avez demandé aussi quelques observations sur la façon dont j'ai appris à voler, voici :

« Je suis particulièrement heureux et fier d'avoir été choisi comme premier élève par Wilbur Wright. Ce choix m'a valu l'inestimable avantage d'être resté six mois dans l'intimité du maître, d'avoir pu causer journellement avec lui, m'initiant insensiblement à son œuvre, à ses idées et à ses théories.

« Le fait même que Wright cherchait en m'instruisant, une méthode d'enseignement, a été pour moi particulièrement heureux, car cela m'a permis de m'initier plus profondément à l'esprit qui doit régir l'enseignement de l'art du vol.

Le comte de Lambert.

Le premier élève de Wright a débuté par l'aéroplane, après être passé par l'hydroplane.

« Il y a, pour apprendre à voler, deux choses bien distinctes à apprendre :

« 1° Le maniement de l'appareil ;

« 2° La connaissance de l'atmosphère.

« Le premier point s'acquiert par les leçons proprement dites. Le tableau ci-joint montre la progression que m'a fait suivre Wright.

« C'est par des conversations et des observations journalières que Wright m'a initié à la connaissance de l'atmosphère, connaissance pleine de faits inattendus et en apparence contradictoires ; ainsi, pour ne citer qu'un exemple : il arrive très souvent que par beau soleil et par absence totale de vent, l'air est traversé par des remous plus forts que par des temps où le vent souffle à des vitesses de plusieurs mètres par seconde. Cela tient à la différence de température qui règne entre la couche d'air au ras du sol et les couches d'air supérieures. Mais ceci nous entraînerait trop loin.

« Quant à décrire les sensations nouvelles et les joies que procure l'aéroplane, je ne m'en sens pas capable ; tout ce que je puis dire, c'est que je considère l'aéroplane comme le plus beau et le plus idéal des sports ; il nous affranchit plus que tout autre de ces lois de la pesanteur et de l'inertie contre lesquelles l'homme n'a cessé de lutter pendant des siècles. C'est le seul mode de locomotion qui nous donne le mouvement libre dans les trois directions.

« Enfin, je ne connais rien de plus grisant qu'une envolée, le soir, par soleil couchant soit à Auvours, au-dessus du brouillard qui s'élève et efface les détails du vol, ne laissant dépasser que les cimes des pins et des bouleaux, soit au Pont-Long, sur cette superbe lande encadrée de la plus belle vue de montagnes qu'il soit possible de rêver.

« Et je suis bien persuadé que partout où l'aéroplane passera, il procurera à ceux qui le pratiqueront des sensations neuves et fortes, et des jouissances nouvelles.

« Pour ma part, je garderai toujours pour l'homme qui m'a révélé ces joies une affection et une reconnaissance ineffaçables.

« J'espère, Monsieur, que ces quelques réflexions, très résumées, vous donneront un aperçu suffisant de la façon dont Wright s'y est pris pour former des élèves.

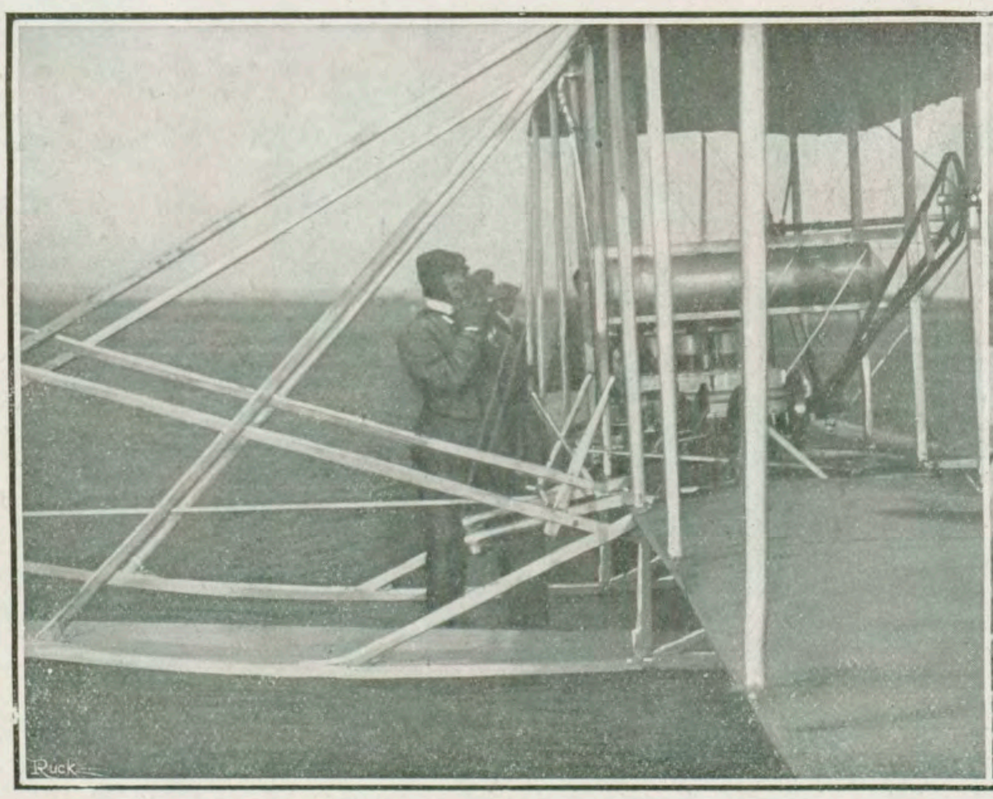
« Quant à l'appareil lui-même, il suffit de l'avoir conduit quelques instants pour avoir en lui une confiance absolue, car on sent qu'il est établi sur des bases, rigoureusement scientifiques, et qui plus est, rationnelles. »

Cte de Lambert

Tableau des vols du comte de Lambert

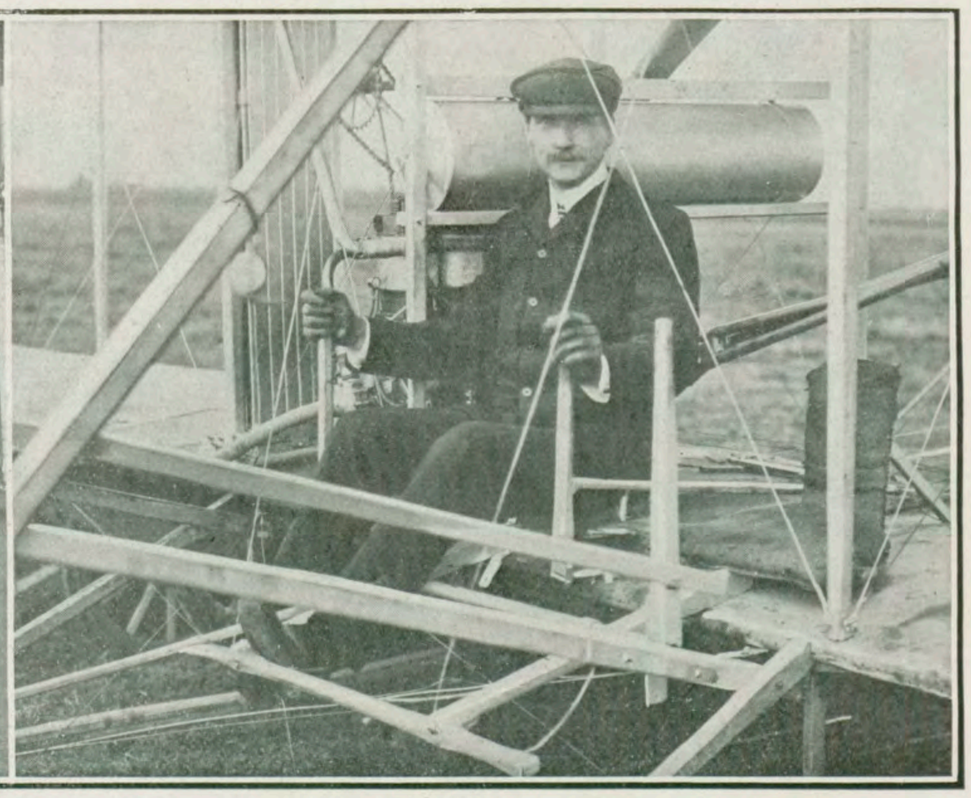
Mes vols avec Wright à Auvours :

28 septembre 1908. — 6 m. 15 s. — Comme passager, je suis le 4e à être monté.



Avant le départ.

Le comte de Lambert prit ses premières leçons avec Wright au camp d'Auvours.



Au levier.

Il a la plus grande confiance dans l'appareil, établi sur des bases rationnelles.

28 octobre. — 12 minutes; 8 minutes; 15 m. 2 s. — C'est ma première leçon; je suis, sur le levier de profondeur, les mouvements que fait Wright.
29 octobre. — 7 m. 5; 17 m. 34 s.; 19 m. 25 s. — Wright me laisse prendre un peu d'initiative sur le gouvernail de profondeur.
30 octobre. — 15 minutes. — Assez fort vent; même manœuvre.
11 novembre. — 15 minutes; 20 minutes.
12 novembre. — 15 minutes. — Je conduis le gouvernail de profondeur tout le temps.
13 novembre. — 15 minutes. — Je fais le départ avec le gouvernail de profondeur.
16 novembre. — 16 minutes. — Vent.
17 novembre. — 29 m. 34 s.; 22 m. — Je manie les deux leviers et fais des virages seul.

Mes vols avec Wright au Pont-Long (Ecole d'aviation de Pau).

15 février 1909. — 21 minutes.
18 février. — 22 minutes; 26 m. 40 s. — Je fais presque toute la manœuvre seul.
19 février. — 22 m. 40 secondes.
20 février. — Environ 10 minutes; 10 minutes. — Très forts remous.
22 février. — 12 minutes.
23 février. — 3 m. 9 s.; 4 m. 2 s. — Etude spéciale de départ et d'atterrissage sur terrain inégal.
24 février. — 6 m. 42 secondes.
27 février. — 4 m. 40 secondes.
1er mars. — 8 minutes. — Remous très forts.
12 mars. — 8 m. 34 secondes.
13 mars. — 7 m. 56 secondes.

Mes vols seuls (Ecole d'aviation de Pau).

17 mars 1909. — 4 minutes. — Mon premier vol seul.
19 mars. — 21 m. 19 s.; 5 m. 15 secondes.
24 mars. — 27 m. 11 s. — Prix de l'Aéro-Club des 250 mètres, je le coure 101 fois.
27 mars. — 11 m. 50 s.; 7 m. 56. — Forts remous. Temps calme; je monte à 20 mètres et sors du champ d'aviation.

Voici, d'autre part, une lettre de M. Paul Tissandier :

« Vous me demandez, cher Monsieur, mes impressions d'aviateur, et je vous avoue qu'il m'est vraiment difficile de vous les donner, car il n'y a rien de plus fugace qu'une impression, même sportive, et toutes nos impressions, quelles qu'elles soient, ne cessent de varier et de se transformer, selon le moment et le milieu où nous les éprouvons.

« Telles sensations qui, au début de mon apprentissage d'Homme-Oiseau, me paraissaient extraordinaires, me sont devenues maintenant très familières et me semblent totalement dénuées d'intérêt. Et mes courts voyages aériens, effectués avec l'aéroplane Wright, quelques semaines auparavant, contre le vent, le froid relatif d'un pays dont l'atmosphère, l'hiver, bénéficie d'une réputation de clémence justifiée, sous le soleil blafard des mois de neige, ne ressemblent en rien à mes vols actuels, par ces premiers jours de printemps dont les crépuscules, au moment desquels nous volons généralement, ont une douceur et un charme merveilleux.

« Sans avoir la prétention d'être prophète, je crois sincèrement que l'avenir immédiat de l'aéroplane réside dans le voyage aérien et que le premier perfectionnement à désirer et le seul intéressant peut-être, à l'heure actuelle, est celui qui améliorera les conditions d'atterrissage et de départ.

« Inutile, je crois, de vouloir prétendre à aller à de folles vitesses pour le moment.

« Faire du 80 kilomètres à vol d'oiseau, c'est le plus souvent battre de vitesse l'automobile qui, sur route, marche à 110 et 120 kilomètres à l'heure; vouloir dépasser cette allure, c'est supprimer toutes les joies de la vue et même celles de la vitesse.

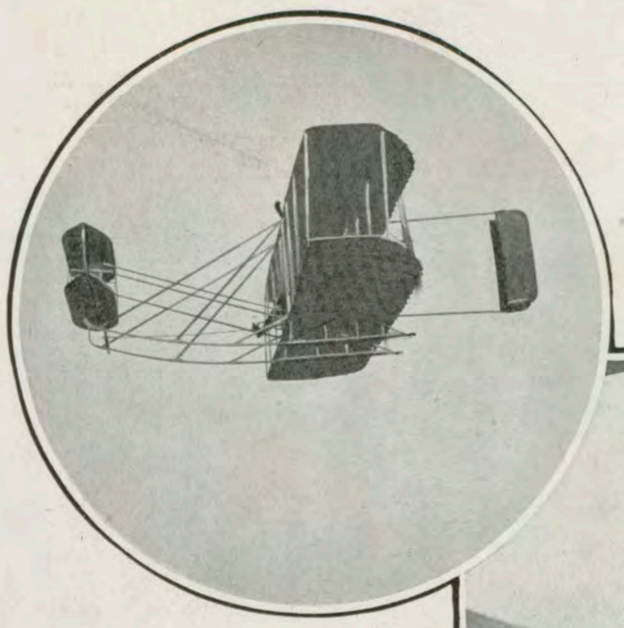
« Il convient, du reste, d'être prudent dans toutes les prophéties de ce genre, car on ne sait jamais ce que l'avenir nous réserve, et chaque fois que je prends en main les deux bâtons qui constituent les leviers de manœuvre de l'aéroplane des frères Wright, je ne puis m'empêcher de songer que dans quelques années, sans doute, ces leviers et cette manœuvre, qui font à juste raison l'admiration de tous à l'heure actuelle, seront considérés probablement alors comme des moyens de direction bien primitifs, et cependant, quel génie il a fallu pour les trouver! car à ce jour, c'est peut-être la façon de conduire un aéroplane la plus parfaite; tous les mouvements demandés sont les mouvements instinctifs mêmes. Il se peut donc qu'à ce moment-là aussi, la vitesse moyenne de 70 kilomètres à l'heure que possède actuellement le flyer Wright paraisse également faible. Elle sera sans doute doublée, mais je ne pense pas que l'on arrive avant longtemps aux vitesses fantastiques annoncées par quelques enthousiastes.

« Enfin, je ne voudrais pas terminer ces quelques notes hâtives sans exprimer ma fervente admiration et ma reconnaissance émue aux frères Wright qui m'ont initié à ce sport extraordinaire, à cette science nouvelle, et de dire combien j'ai été très fier d'être un des premiers avec mon ami le comte de Lambert, à être instruit des secrets de la conduite de leur aéroplane que je considère comme une merveille de précision et comme la plus grande invention du siècle.

Paul Tissandier

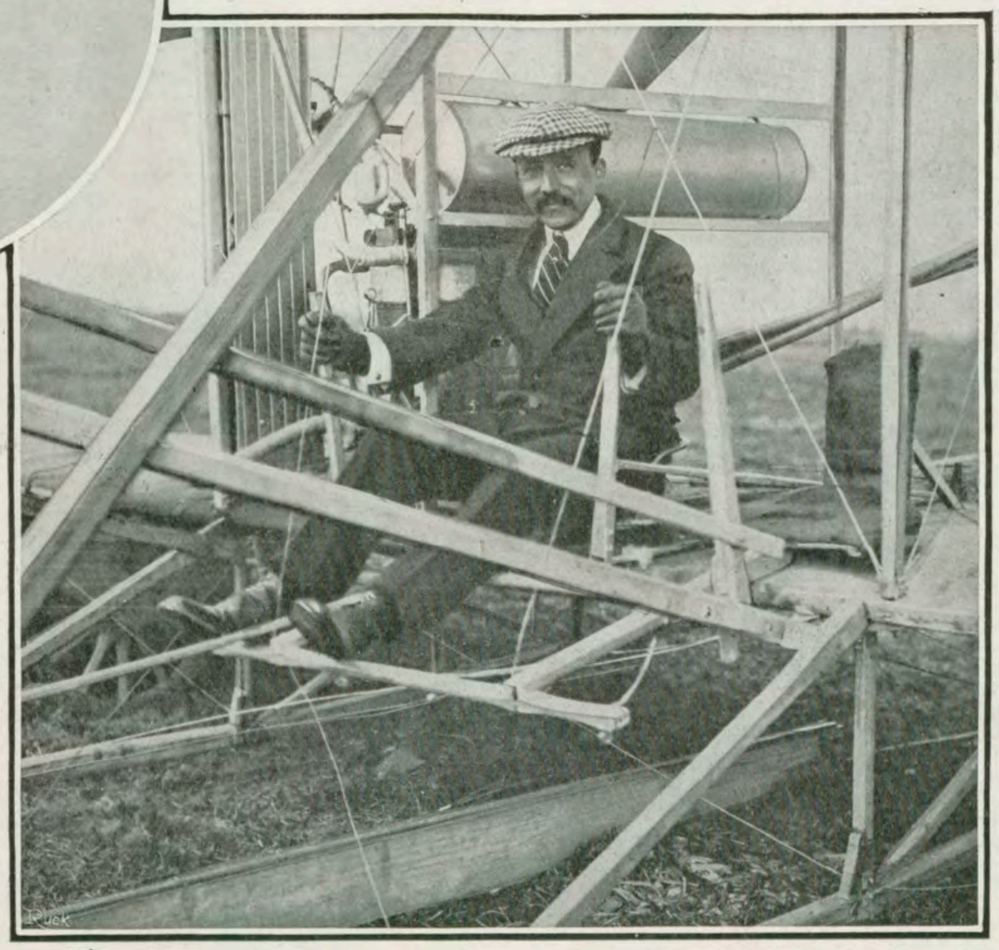
M. Paul Tissandier.

Fut un grand adepte du ballon rond, avant de cultiver l'aéroplane.



En vol.

Paul Tissandier passe au-dessus des bâtiments de l'école d'aviation.



Au levier.

De l'avis du nouvel adepte de l'aviation, c'est le moyen de locomotion idéal et le plus soumis à la volonté du pilote.

Tableau des vols de P. Tissandier

Mes vols avec Wright au Pont-Long :

6 février. — Première leçon. Je conduis, avec l'aide de Wright, dans les lignes droites, avec le levier qui commande le gouvernail horizontal — Durée de ce vol: 29 minutes.
8 février. — Wright, tout en me donnant ma leçon, m'emmène faire une grande promenade sur l'admirable lande du Pont-Long; nous quittons le champ d'aviation et allons jusqu'à la route de Bordeaux. Parcours en dehors du terrain d'au moins 12 kilomètres. — Durée du vol : 28 minutes.
9 février. — Leçon de 19 minutes.
16 février. — Leçon de 20 minutes.
18 février. — Leçon de 21 minutes; pour la première fois Wright lâche complètement son gouvernail horizontal pendant plusieurs tours.
19 février. — Wright met ses deux mains sur les genoux et me laisse conduire entièrement seul pendant trois tours. — Durée de ce vol : 21 minutes.

Depuis mes débuts en aéroplane, je suis resté 2 h. 37 dans les airs, y compris mon premier vol de 11 m. 35 s. fait au Mans, le 28 septembre 1908. Mes leçons continuent, régulières. Le 16 mars, je fais pour la première fois, le départ et l'atterrissage.

18 mars — Pour la première fois, je conduis seul à bord, je fais un vol de 7 minutes. Wright me félicite. Depuis ma première leçon, je suis resté 4 h 35 dans les airs.
19 mars. — Second vol seul à bord, je reste 23 minutes.
24 mars. — Je cours le Prix des 250 mètres de l'Aéro Club de France. Je couvre 101 fois la distance demandée et parcours les 25 kilom. 250, en 27 m. 50 s.

Je continue à voler tous les jours.
10 avril. — J'emmène mon premier élève, l'aéronaute et aviateur connu, René Gasnier.

M. Paul Tissandier, le deuxième élève des frères Wright, n'a que 28 ans, mais il est cependant un des plus brillants sportsmen français. C'est un aéronaute distingué.

Paul Rouhier.

LE CROSS DE *L'INTRANSIGEANT*

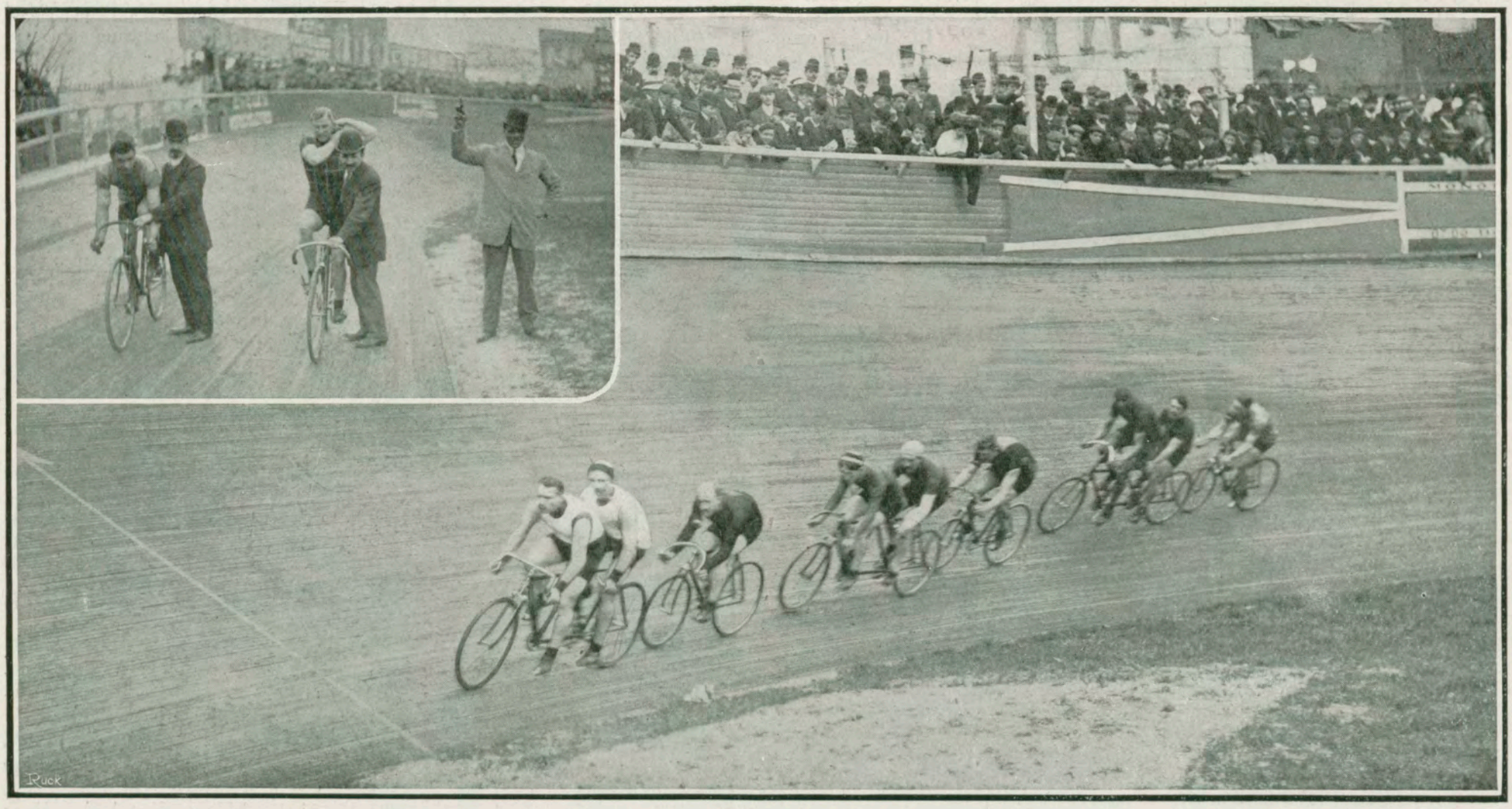
Tricoire.

De l'Association des Jeunes Gens de Neuilly, s'est classé premier, devant Cornichon et Delmotte.

Le départ du Cross de Fontenay-sous-Bois.

C'est au milieu d'une foule considérable que s'est donné dimanche dernier, à Fontenay-sous-Bois le départ du Cross, organisé par notre excellent confrère l'Intransigeant. *Les favoris Tricoire, Cornichon, Cabane et Gastine prennent aussitôt la tête.*

LA RÉUNION DU VÉLODROME BUFFALO



Joe Jeannette donnant un départ.

Comme on peut le voir, Joe Jeannette n'a pas l'air de se ressentir beaucoup de son match de la veille. Notre photographie le représente donnant un départ à Dupré et Ellegaard.

Pendant la course des 50 kilomètres.

Seigneur, qui a gagné assez facilement, prend la tête dès le départ. Au 30e kilomètre, De Mara se trouvait à deux tours, et Rutt, assez loin, cherchait à regagner le terrain perdu. Au 40e kilomètre, les concurrents se rejoignent et garderont leur position jusqu'au poteau.

Joe Jeannette force Sam Mac Vea à abandonner

Par sa victoire, Joe Jeannette nous a prouvé qu'il était supérieur à Sam Mac Vea ☙ Il faut rendre hommage aux deux adversaires qui ont fait preuve pendant les 48 reprises, d'un courage au-dessus de tout éloge ☙ ☙

Joe Jeannette, plus léger de 10 kilos que Sam Mac Vea, a réussi à écœurer son adversaire, par ses attaques rapides et répétées, et à l'obliger à se retirer au début du 49e round. Le Californien, la face martelée et congestionnée, préférait abandonner plutôt que d'aller à terre devant le public qui l'avait vu si souvent triompher.

Nous l'avons dit et répété maintes et maintes fois dans ces colonnes, Joe Jeannette est bien supérieur à Sam Mac Vea : il est doué d'une science, d'une endurance et d'un cœur extraordinaires. Lors du premier match, lorsque Sam fut déclaré vainqueur, quelques « connaisseurs » se moquèrent de mon pronostic. Leur fine ironie n'eut pas raison de ma confiance. Ils préfèrent plaisanter plutôt que d'avouer que Joe Jeannette s'était froissé les muscles de l'avant-bras au second round. Pendant quinze jours, il souffrit de cet accident et fut dans l'impossibilité de reprendre l'entraînement. D'autres « connaisseurs » avaient trouvé que donner une revanche au premier match était antisportif, que l'avantage de Sam Mac Vea était indiscutable et qu'il était inutile de recommencer.

Vous voyez que les organisateurs firent bien en organisant cette revanche jusqu'au finish. Elle nous permit d'applaudir un véritable héros, car la conduite de Joe Jeannette ne peut être autrement qualifiée.

Dès le début, ce fut le nègre jaune qui conduisit le combat, attaquant sans cesse. Il semblait que Sam Mac Vea se réservait pour ne pas s'épuiser. Joe Jeannette, par ses rentrées et ses esquives pleines de science, souleva les applaudissements de la salle enthousiaste.

Aux 18e et au 20e round, Sam Mac Vea porta trois coups, un cross à la mâchoire, un direct au nez, un hook au cœur qui mirent quelque temps Joe Jeannette en péril.

Joe Jeannette après le match.

On peut constater, d'après ce portrait, que Joe Jeannette n'a pas eu trop à souffrir de sa rencontre avec Sam Mac Vea.

Lors de la 18e reprise, Joe tomba en arrière les bras en croix. L'opinion de tous était que le combat était fini. Sam se mit à danser aussitôt, sûr de la victoire. Mais à l'étonnement de tous, à la neuvième seconde, Jeannette se relevait et reprenait la lutte ; trois fois de suite il était à nouveau projeté à terre. Le « Time » retentissait.

Aussitôt, ses soigneurs, Dan Mac Ketrick et Willie Lewis s'emparaient de lui, lui inhalaient de l'oxygène et le remettaient absolument en état. En passant, rendons hommage aux soins merveilleux qu'ils donnèrent à leur poulain.

Au 21e round, une nouvelle fois Joe Jeannette recevait un coup qui l'envoyait pour quelques secondes à terre. C'était un terrible direct sur le nez qui, de l'avis même du nègre jaune, fut le coup le plus dur du combat.

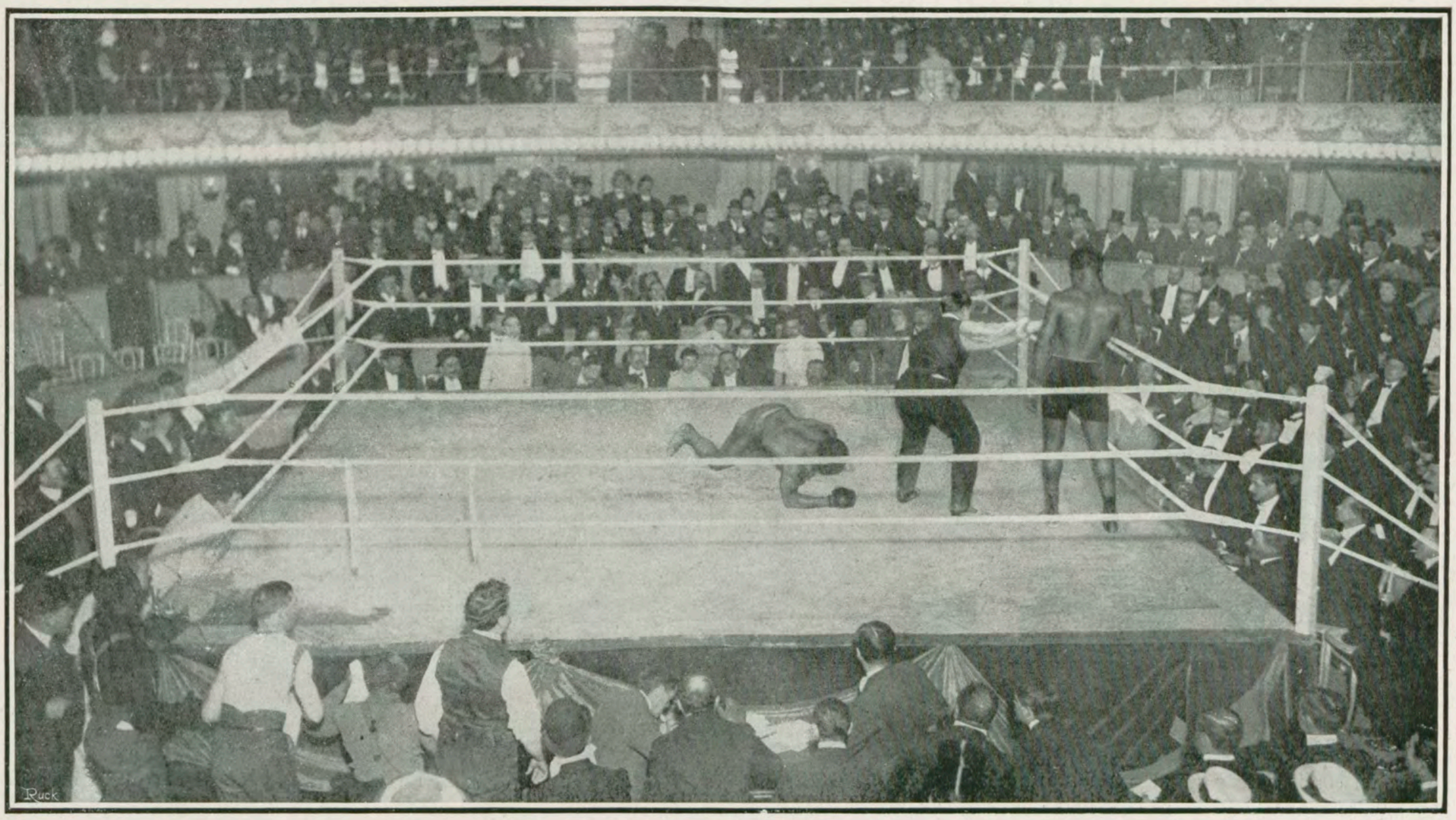
Dès ce moment, Joe Jeannette reprit l'avantage qu'il avait perdu. Se remettant peu à peu, il renouvelait ses attaques avec une justesse et une précision remarquables. Ce retour de Jeannette souleva de nombreux applaudissemen s.

Et certainement à ce moment la décision de l'arbitre, l'excellent Maitrot, qui a jugé ce combat avec une autorité et un tact dignes d'éloges, aurait été difficile à rendre. Lui aussi a accompli une belle perform nce, en restant trois heures onze minutes sur le ring.

Joe Jeannette, à mesure que s'accumulaient les reprises, semblait reprendre de nouvelles forces. Il mettait Sam Mac Vea dans un état pitoyable. Et je ne connais rien de plus atroce que la face du Californien après le match : il avait un œil complètement fermé et l'autre ensanglanté, la bouche tuméfiée, le nez encore plus écrasé et les joues affreusement boursouflées. Cet être qui ne se soutenait qu'à force de courage et d'énergie, espérait toujours placer le coup heureux qui le délivrerait définitivement de son terrible adversaire. Mais les forces humaines ont une limite, quoique Joe nous ait prouvé le contraire.

La face martelée, perdant beaucoup de sang, Sam Mac Vea au 49e round abandonna, reconnaissant la supériorité indiscutable de son adversaire qui a fourni là l'une des plus belles rencontres de sa carrière, si fertile pourtant en succès brillants. La classe a parlé, samedi, et la science a eu raison de la force.

Jacques Mortane.



Au 21e round, Joe Jeannette se relève à la 9e seconde.

Durement frappé par un direct sur le nez, Joe Jeannette a été projeté sur le sol et attend la 9e seconde pour se relever. Le nègre jaune nous a affirmé que c'était le coup le plus dur qu'il ait reçu au cours de la rencontre.

L'INITIATION AUTOMOBILE [1]

Par H. PETIT

XII. — L'ALLUMAGE *(Suite)*

La bobine, le trembleur, la bougie — Comment éviter les pannes d'allumage

Nous voilà en possession d'une batterie de piles ou d'accumulateurs nous fournissant un courant de faible tension (4 à 6 volts) et de grand débit (10 ampères).

Or, pour allumer notre mélange explosif, il va falloir faire jaillir une étincelle entre deux pointes métalliques, séparées par un intervalle d'environ 1 millimètre, et portées par la *bougie*.

Notre courant devra donc pouvoir sauter d'une pointe à l'autre, malgré l'écran isolant formé par les gaz qui séparent les deux pointes. Il sera nécessaire que ce courant ait une très haute tension (10 ou 15.000 volts).

La bobine. Il s'agit donc de *transformer* le courant des piles en courant à haute tension.

L'appareil transformateur s'appelle la *bobine*, et son fonctionnement repose sur les lois de l'induction, que nous allons rappeler en deux mots.

Une bobine se compose essentiellement d'un enroulement de gros fil de cuivre isolé (1 millimètre) dit enroulement *primaire*, ou simplement « primaire », autour duquel se trouve un

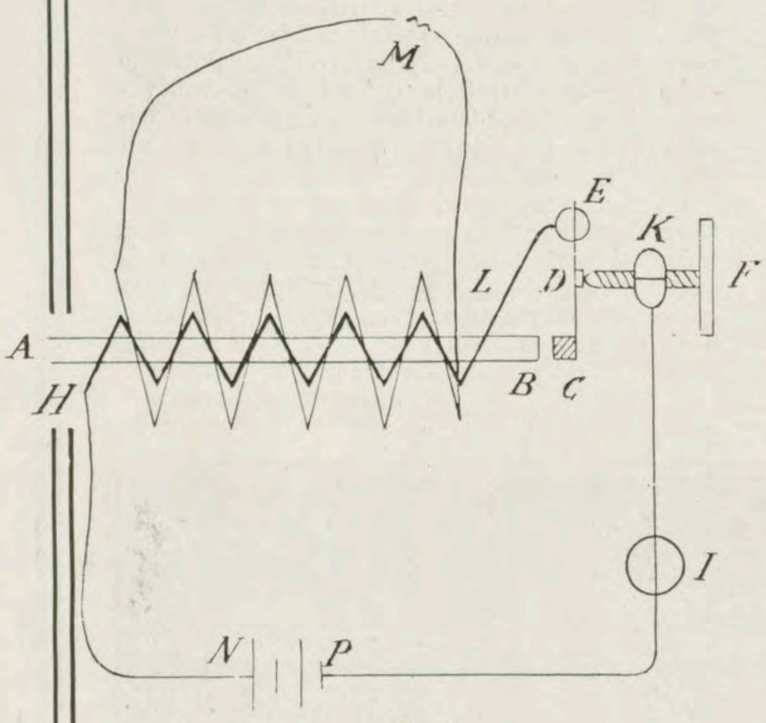


Fig. 1.

Bobine à trembleur.

deuxième enroulement (enroulement secondaire) de fil long et fin (2/10 de millimètre).

Un noyau de fer doux, placé suivant l'axe commun des deux bobines a pour effet de renforcer les effets de l'induction.

Faisons passer un courant dans le primaire, et, après avoir rapproché à quelques millimètres les extrémités du secondaire, interrompons brusquement ce courant : une étincelle jaillit au secondaire : voilà notre problème résolu.

Cette étincelle sera, pour une bobine donnée, d'autant plus chaude et d'autant plus longue que : 1° le courant primaire sera plus intense; 2° que sa rupture sera plus brusque.

Quand on a rompu le courant primaire, on a déjà pu remarquer une étincelle qui éclate entre les deux bouts du fil primaire : c'est l'étincelle d'extra-courant de rupture. C'est celle que nous voyons au trembleur, dont nous allons dire un mot tout à l'heure.

Cette étincelle a pour effet de rendre moins brusque la rupture du courant. Pour diminuer sa durée, on branche en dérivation sur le primaire un condensateur qui, dans la pratique, est enfermé dans la boîte de la bobine : nous n'aurons jamais à nous en préoccuper.

Le trembleur. L'appareil qui rompt le circuit primaire porte le nom de *trembleur*. Il peut être mû par le courant lui-même, et, dans ce cas, est porté par la bobine qu'on appelle *bobine à trembleur*.

Notre figure fera comprendre aisément son fonctionnement. Le courant va directement de la pile au primaire, puis en sort en passant par un ressort qui porte une masse en fer doux, placée en face du faisceau de fils de fer

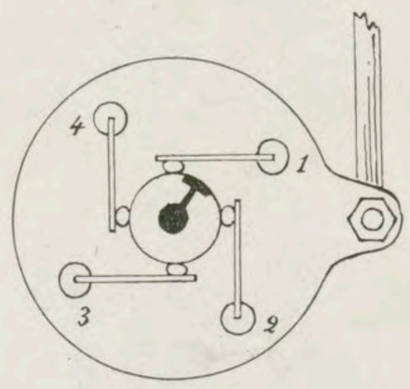


Fig. 2.

Interrupteur pour moteur à 4 cylindres.

de la bobine. Ce ressort s'appuie sur une vis platinée fixe, en relation avec l'autre pôle de la pile (fig. 1).

Le courant passe, le fer s'aimante et attire le ressort : d'où interruption du courant primaire, étincelle au secondaire. Le ressort, que rien ne retient plus, retombe sur la vis platinée : nouvelle attraction, nouvelle rupture, nouvelle étincelle, et ainsi de suite.

Pour produire l'allumage au moment voulu, un *distributeur*, calé sur l'arbre à cames, envoie, par des frotteurs, le courant dans les primaires de chaque bobine, correspondant à chaque cylindre.

Bobine sans trembleur. — Le trembleur de la bobine met un certain temps avant de fonctionner, d'où incertitude dans le moment précis où jaillira la première étincelle.

Pour les moteurs rapides, on arrivait même à avoir des ratés : pendant le court passage de la touche du distributeur sur le frotteur, le ressort n'avait pas le temps de se séparer de sa vis platinée : donc, pas d'étincelle.

Aussi, a-t-on fabriqué des bobines sans trembleur. — L'interruption du courant est commandée par le moteur lui-même.

Nous ne décrirons pas ces appareils, bien connus de tous les chauffeurs, et dont nos figures font comprendre suffisamment le fonctionnement.

La bougie La bougie est l'appareil qui porte l'étincelle au sein du mélange.

Elle se compose d'une tige métallique, sertie

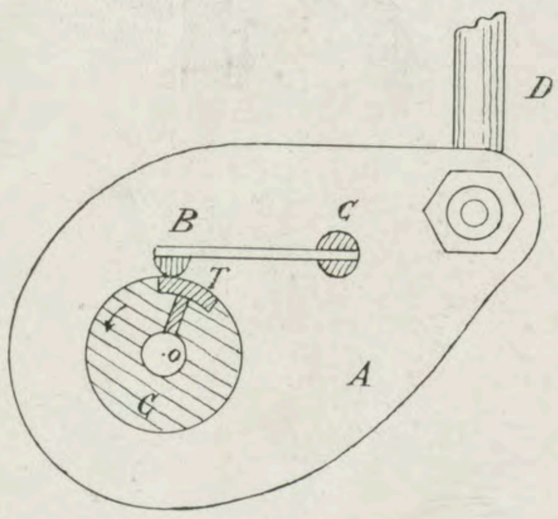


Fig. 3.

Interrupteur pour bobine à trembleur.

au milieu d'un cylindre de porcelaine ou de mica. Un culot métallique fileté soutient l'isolant, et tous les joints sont faits de façon absolument hermétique.

Une des extrémités du secondaire, en contact avec la masse du moteur, communique par conséquent avec le culot de la bougie. L'autre est reliée à la tige centrale isolée, qui se termine tout près du culot. L'étincelle jaillit donc entre cette tige et le culot.

Les modèles de bougie sont innombrables, tous meilleurs les uns que les autres, bien entendu, à en croire au moins les catalogues.

Il est certain qu'à l'heure actuelle, la fabrication des bougies d'allumage a fait de grands et réels progrès. Les pannes de bougie, si fréquentes autrefois, sont de plus en plus rares.

Néanmoins, pour avoir de bonne marchandise, il faut encore y mettre un certain prix. Avec les bougies à bon marché, c'est l'aléa absolu : on peut en essayer dix avant d'en trouver une qui tienne plus de deux cents kilomètres.

Il est vrai que, si l'on a la main heureuse, on peut dénicher immédiatement l'oiseau rare !...

Installation de l'allumage Nous voilà en possession de tous les organes nécessaires pour allumer notre moteur. Il reste à les placer. Pour cela, nous allons prendre comme exemple le montage de l'allumage sur un monocylindre.

Le pôle positif de la pile (charbon, ou borne rouge de l'accu) est relié directement à la borne marquée + de la bobine.

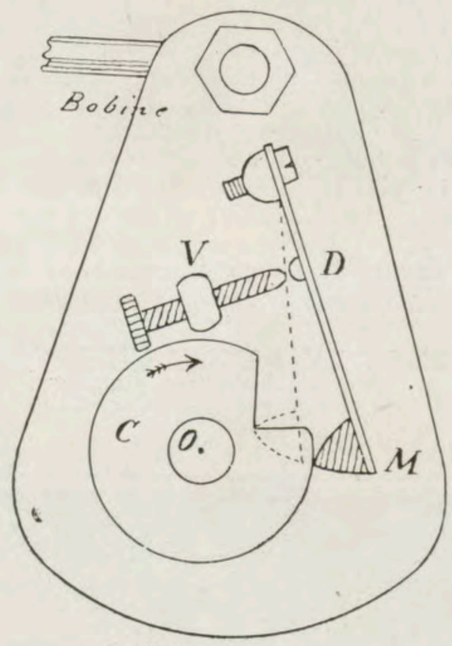


Fig. 4.

Trembleur de Dion.

Le pôle négatif (zinc, ou borne noire) est relié soit directement à la masse, soit plus généralement à un interrupteur à main, dont le chauffeur pourra se servir pour couper l'allumage.

Dans ce cas, la deuxième borne de cet interrupteur est reliée à la masse.

Nous utilisons en effet la masse du moteur comme fil de retour.

Voilà pour la pile. Occupons-nous maintenant de la bobine. Elle porte en général quatre bornes. L'une, marquée + ou P est déjà lotie.

La borne marquée I ou T doit être reliée à la vis platinée du trembleur. La borne M (qui n'existe pas toujours) sera reliée à la masse. Enfin, la borne B, facilement reconnaissable en ce qu'elle est généralement entourée d'une rondelle d'ébonite, sera rattachée à la bougie, par du fil à grand isolement.

Voici le chemin suivi par le courant :

Partant du pôle + de la pile, il se rend à la bobine, à la borne marquée + qui est en relation avec une extrémité du primaire. Après avoir parcouru cet enroulement, il ressort par la borne I, arrive à la vis platinée V. De là, au moment du contact du trembleur, il va à la masse, d'où il retourne à la pile.

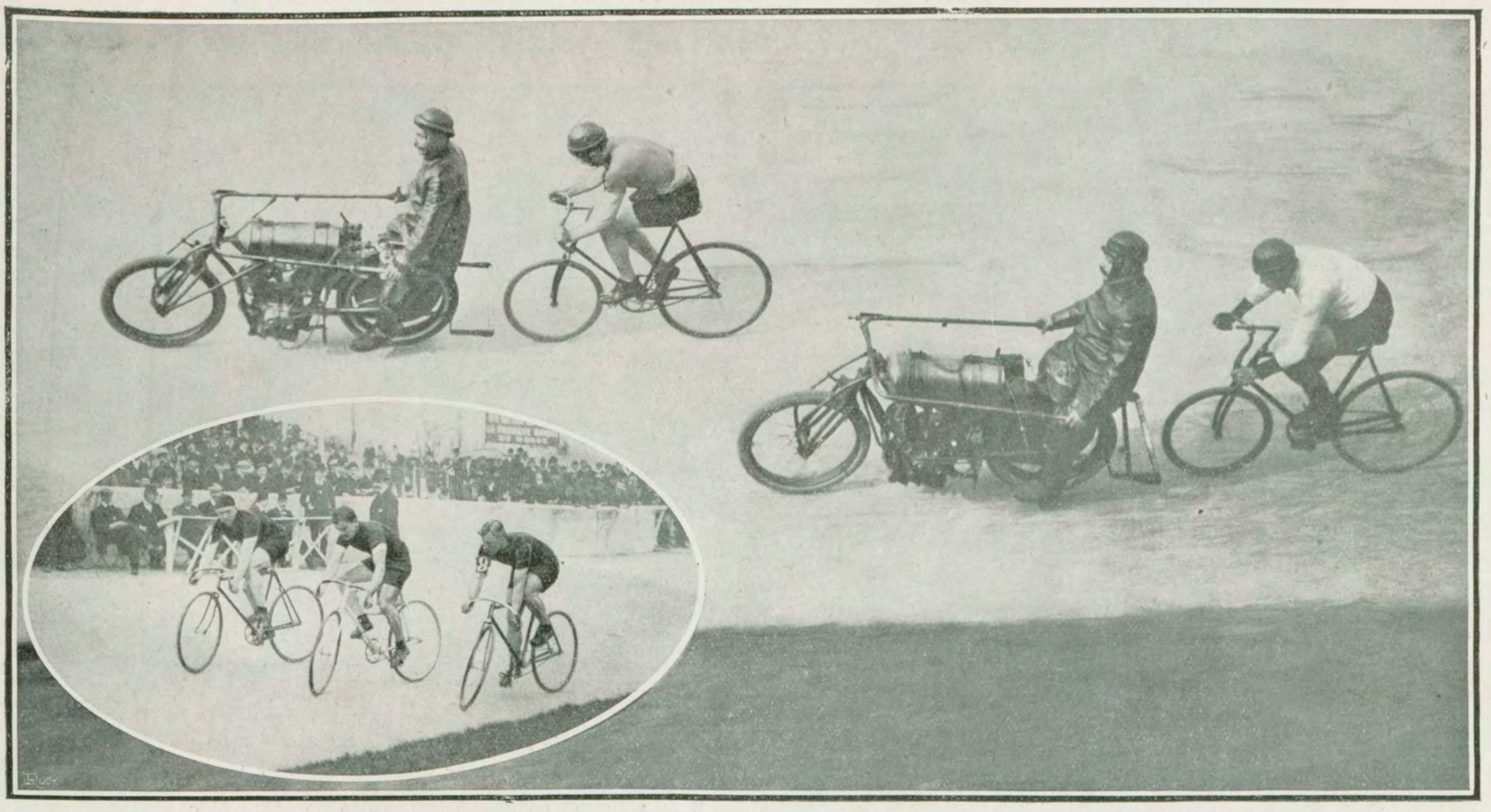
Le courant secondaire part de la borne B, passe dans la bougie K, et retourne à la bobine par la masse et la borne M.

(A suivre.) H. PETIT.

Nous donnerons, dans notre prochain numéro, le schéma de l'installation de l'allumage, qui n'a pu trouver place dans cette page.

(1) Voir les nos 528, 535 et suivants.

Le Grand Prix de Pâques au Parc des Princes



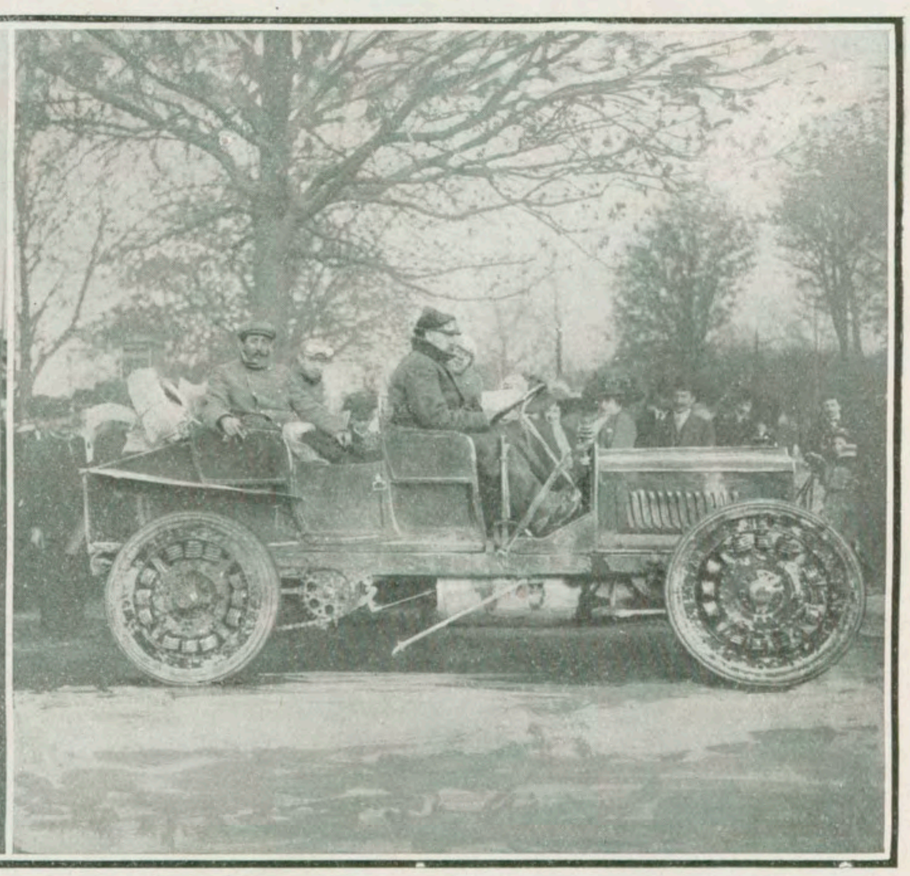
Un sur place dans le Prix de Pâques.
Rettich part le premier, suivi de Schilling. Ellegaard se détache aux 200 mètres et gagne facilement.

Darragon passe Parent.
Dans la course d'une heure, Darragon a brillamment triomphé, couvrant dans l'heure 77 kilom. 450, malgré un vent violent.

Bordeaux en Angleterre ⸗ Un Raid sensationnel

Le Stade Bordelais contre le Rosselyn Park.
Ce fut une très jolie partie et une défaite honorable pour notre champion. Les Anglais ont rendu hommage à nos équipiers.

La rencontre du Stade Bordelais et du Rosselyn Park, a été l'occasion d'une nouvelle victoire pour l'Angleterre. Les Anglais ont battu le Stade Bordelais par 3 buts à 0, mais ont rendu hommage à nos équipiers, pour la façon dont ils se sont défendu. Néanmoins, ils auraient pu faire beaucoup mieux, s'ils avaient montré plus de justesse dans les passes et plus de vigueur dans les coups de pied. Dans les mêlées, le Stade s'est fort bien comporté.



L'arrivée à la Porte-Maillot.
Voici la 25-chevaux qui a réalisé un vitesse commerciale de 47 kilomètres à l'heure, arrêts compris.

Le Concours annuel des roues élastiques que notre confrère l'*Auto* organisait depuis trois ans, n'a pu avoir lieu cette année. M. de Lipkowski, seul inscrit, a tenu à accomplir le raid Paris-Nice et retour, soit 2.300 kilomètres. Ce raid nous a montré une roue qui, ayant réalisé des vitesses de 75 kilomètres à l'heure, est destinée à rendre de réels services aux véhicules de tous genres.

La Vie au Grand Air

LE FRANÇAIS SAINT-YVES, VAINQUEUR DE TOUS

Le petit coureur Français Saint-Yves a triomphé, à New-York, dans le Derby des Marathons, des meilleurs hommes du monde sur la spécialité, en battant les records

Alfred Shrubb.
Le coureur anglais, pour lequel la distance est trop longue, abandonna au 41e kilomètre.

Le premier tour.
Dorando a pris la tête dès le départ, tandis que Shrubb se contentait de surveiller Saint-Yves.

La France compte un champion de plus : et ce qu'il y a de plus remarquable, c'est que, fait sans précédent, je crois jusqu'ici dans les annales du sport, ce champion est un débutant. Inconnu de tous, il gagne sa première course, battant les meilleurs spécialistes anglais et depuis, c'est une succession de victoires. Pour la première fois, un Français inscrit son nom sur la liste des records en courses à pied.

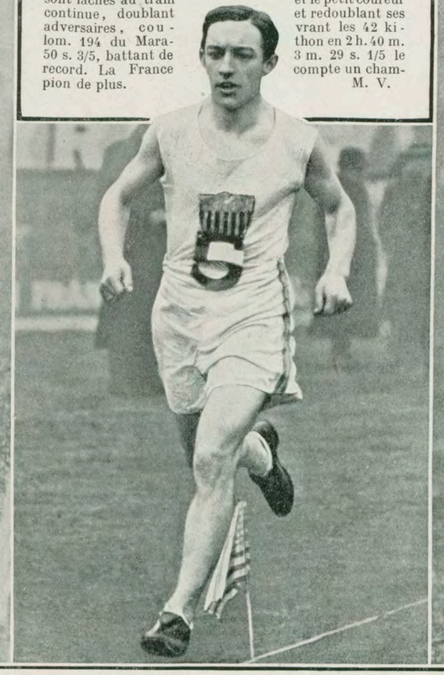
Mathew.
Le champion amateur des États-Unis s'est classé quatrième, en 2 h. 50 m. 29 s.

Saint-Yves, gagnant du Derby des Marathons.
Le petit champion français a confirmé sa qualité, battant de loin tous ses concurrents et le record de la distance, en 2 h. 40 m. 50 s. 3/5.

Pendant la course.
Dès le second mille, Saint-Yves avait 150 yards d'avance. Dorando a fini par s'assurer la seconde place.

Et le voilà aux prises avec les meilleurs hommes du monde : Shrubb, le merveilleux coureur anglais ; Longboat, le souple indien, champion de la distance, Dorando Pietri, Hayes, Maloney et White. Dès le début, tous sont lâchés au train et le petit coureur continue, doublant et redoublant ses adversaires, courant les 42 kilom. 194 du Marathon en 2 h. 40 m. 50 s. 3/5, battant de 3 m. 29 s. 1/5 le record. La France compte un champion de plus.

M. V.

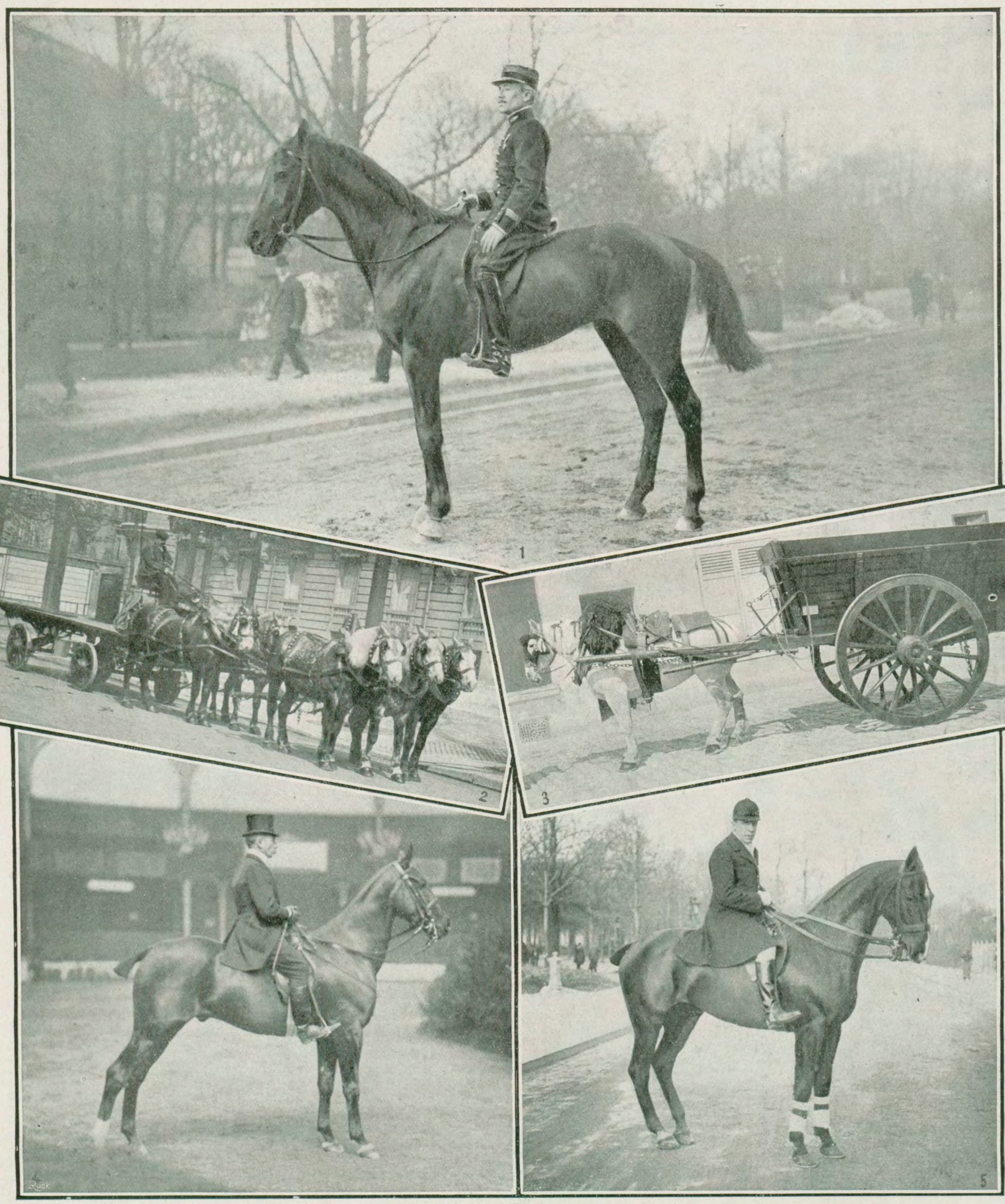


Joonny J. Hayes.
Le champion américain n'a pu faire mieux que de finir troisième, en 2 h. 49 m. 27 s.

Thomas Longboat.
Le coureur indien, précédemment champion de Marathon, a abandonné au 35e kilomètre.

LES LAURÉATS DU CONCOURS HIPPIQUE (1)

IV



1. Le capitaine Crousse, sur Doomsday, a remporté le Prix des Veneurs et s'est classé premier dans le Championnat du saut en hauteur, avec Jubilée, à M. Riant, en sautant 2 mètres sans faute. — 2. Camion à 5 chevaux à M. Bouvier, gagnant du Prix International. — 3. Guimbarde à 1 cheval à M. Magisson, gagnant du Prix Frézier. — 4. Espoir, prix extraordinaire de la 5e classe, à M. Blandin, pour M. Godefroy. — 5. Miss, à M. Lœvenstein, 1er ex-æquo du Prix de l'International Horse Show et deuxième dans le Championnat du saut en hauteur.

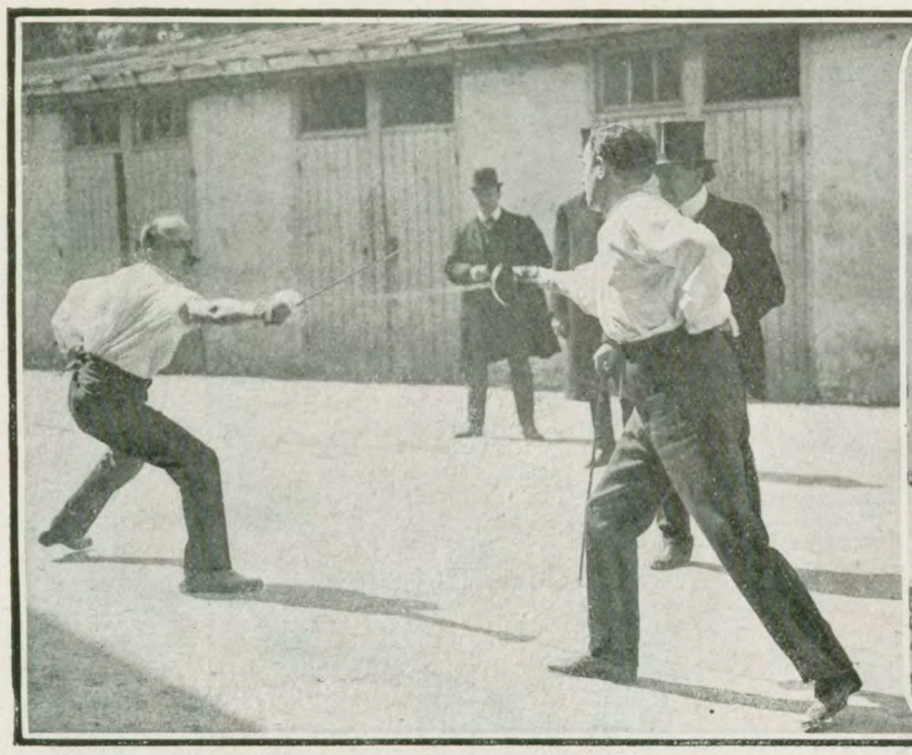
(1) Voir les nos 550 et suivants.

La Vie au Grand Air

LES SAUTS PAR QUATRE AU CONCOURS HIPPIQUE

LES GAGNANTS DU PRIX MONCEY

Comme les années précédentes, les sauts par quatre ont obtenu un grand succès, et c'est au milieu d'une grande affluence que les épreuves se sont disputées. Le Prix Moncey, réservé aux chevaux d'armes des officiers, avait réuni 83 engagements. Baliveau, à M. Marey-Monge, capitaine au 4e d'artillerie; Ave, à M. Latterrade, capitaine au 31e d'artillerie; Malaga, à M. Arnoult, lieutenant aux batteries de la 7e division de cavalerie indépendante et Mignon, à M. Cariou, capitaine instructeur à l'Ecole d'application de l'artillerie et du génie, ont obtenu le premier prix, faisant le parcours avec un ensemble parfait.



Le duel Hirsch-Martinetti.
Une rencontre a eu lieu entre MM. Ch.-Henry Hirsch et Martinetti. M. Hirsch a été blessé à l'avant-bras.

Concours d'aéroplanes à Monaco.
L'ornithoptère présenté par Jacquelin au concours de Monaco.

M. Dickin.
Notre confrère du New-York Herald, *vient de mourir à Monaco.*

Un nouveau canot-voiture pour le génie.
On a expérimenté dernièrement à Avignon un canot-voiture. Une fois à l'eau, les roues s'immobilisent et une hélice se met en mouvement.

J. Arragain.
Vainqueur en 1909 du Championnat annuel de la Boucherie.

LES POCHETTES DE LA *VIE AU GRAND AIR*

Nous rappelons à nos lecteurs que nous tenons à leur disposition des pochettes de 12 épreuves 13×18 des principaux événements sportifs de l'année : les Hommes volants, les Dirigeables, la Coupe des Voiturettes, le Circuit de Dieppe, les Champions de Boxe, le Tour de France, le Meeting du mont Ventoux, le Meeting d'Evreux, la Course de côte de Château-Thierry, etc., etc. Ces pochettes sont adressées franco contre envoi d'un mandat-poste de 10 francs.

Principaux Résultats sportifs du 13 au 18 Avril

ATHLÉTISME

Boxe. — Cirque de Paris. — Joe Jeannette est déclaré vainqueur de Sam Mac Vea qui abandonne au 49e round.

DIMANCHE 18 AVRIL. — Fontenay-sous-Bois. — *Cross de l'Intransigeant :* 1. Tricoire; 2. Cornichon 3. Delmotte; 4. Cabane; 5. Noyrinck. — Classement par équipes : 1. Union Sportive Voltaire 51 points; 2. Club Athlétique Boulonnais, 59 points, 3. Etoile Sportive des Deux-Lacs, 66 points.

AUTOMOBILE

DIMANCHE 18 AVRIL. — Hyères. — *Epreuve du kilomètre lancé.* — Motocyclettes : 1re catégorie : 1. Pinsin, en 1 m. 2 s. 3/5. — 2e catégorie : 1. Lombard, en 56 s. 4/5.

Voitures de course : 1re catégorie : 1. De Fabry, 42 secondes. — 2e catégorie : 1. Boulet. — 3e catégorie (*bis*) : 1. Fournier, 46 secondes. — 3e catégorie : 1. Laulile, 56 secondes. — 6e catégorie : 1. Ragusa, 36 s. 3/5.

Voitures de tourisme. — 1re catégorie : 1. Asquier, en 1 m. 1 s. — 2e catégorie : 1. Ruamps, en 40 s. 1/2. — 4e catégorie : 1. Semana, en 52 s. 1/5. — 6e catégorie : 1. Annezin, 47 s. 2/5.

Coupe de l'A. C. F. d'Hyères : 1. Hallut, 34 s. 3/5.

CYCLISME

DIMANCHE 18 AVRIL. — Vélodrome Buffalo. — *Course de 50 kilomètres derrière tandems :* 1. Seigneur; 2. de Mara, à 2 tours 1/4 3. Rutt (loin).

Match International. — 1re manche : 1. Dupré; 2. Ellegaard, à une roue; 2e manche : 1. Dupre. 2. Ellegaard, à une demi-longueur.

Course de demi-fond : 1. Lapize, en 24 m. 40 s. 1/5; 2. Ellena, à 6 tours 1/2; 3. Ruinant, à 7 tours 1/2.

Sedan-Bruxelles : 1. Faber, en 6 h. 2 m. 20 s.; 2. Gustave Garrigou, à une longueur; 3. Verstraeten, a une demi-longueur; 4. Krauskens, a deux longueurs.

HIPPISME

MARDI 13 AVRIL. — Auteuil. — *Prix Saxifrage* (steeple-chase, 4.200 mètres, 10.000 francs) 1. Trianon III, à M. H. de Moubray (Shephord) 2. Fiésol II, à une courte tête 3. Au erstædt à dix longueurs. P. M. gag.: 18 francs pl., 15 fr. 50 22 fr. 50.

MERCREDI 14 AVRIL. — Maisons-Laffitte. — *Prix Eugène-Adam* 2.000 mètres, 50.000 francs) 1. Verdun, au baron M. de Rothschild (M. Barat) 2. Binion, a quatre longueurs 3. King Love, a six longueurs. P. M. : gag., 178 francs pl. 47 francs. 23 francs. 39 fr. 50.

Prix du Pont-Carré (1.800 mètres, 5.000 francs) : 1. Arago, a M. A. Henriquet (Davis): 2. Fleury II, a une longueur 3. Cortado, a trois quarts de longueur. P. M.: gag., 40 francs, pl., 17 fr. 50, 13 francs, 29 fr. 50.

JEUDI 15 AVRIL. — Auteuil. — *Prix d'Achères* (steeple-chase, handicap 4.200 mètres, 10.000 francs) : 1. Colo, a M. T. Balsan (A. Benson) 2. Copernic II, a une courte tête; 3. Roi du Monde, a une demi-longueur. P. M. gag, 206 francs., pl., 54 francs, 58 fr. 50 58 fr. 50.

Prix de Madrid (steeple-chase, 4.200 mètres, 8.000 francs) : 1. La Corse, a M. Ch. Liénart (Heath) 2. Bathilde II, a six longueurs; 3. Mlle Boniface, a dix longueurs. P. M. : gag. 80 fr. 50, pl., 31 francs, 23 fr. 50.

VENDREDI 16 AVRIL. — Saint-Ouen. — *Prix Gascon II* (course de haies, handicap, 2.800 mètres, 10.000 francs) : 1. Don Quichotte II, a M. N. Turner; 2. Grenat II, a quatre longueurs 3. Antinoüs, à quatre longueurs. P. M. : gag., 154 fr. 50., pl., 49 francs, 33 francs, 35 fr. 50.

DIMANCHE 18 AVRIL. — Long-champ. — *Prix Hocquart* (2.400 mètres, 30.000 francs) : 1. Mehari, a M. E. Blanc (G. Stern) 2. Ripolin, a une longueur et demie. 3. Ossian, à une encolure. P. M. : gag., 30 fr. 50. pl., 15 fr. 50, 19 fr. 50, 22 fr. 50.

Prix de Lutèce (2.200 mètres, 12.000 francs) : 1. Moulins la Marche, à M. J. Lieux (Ch. Childs) 2. Héronval, a une longueur et demie; 3. Vieux Rouen, a une tête. P. M. : gag., 31 francs; pl., 18 francs, 21 francs.

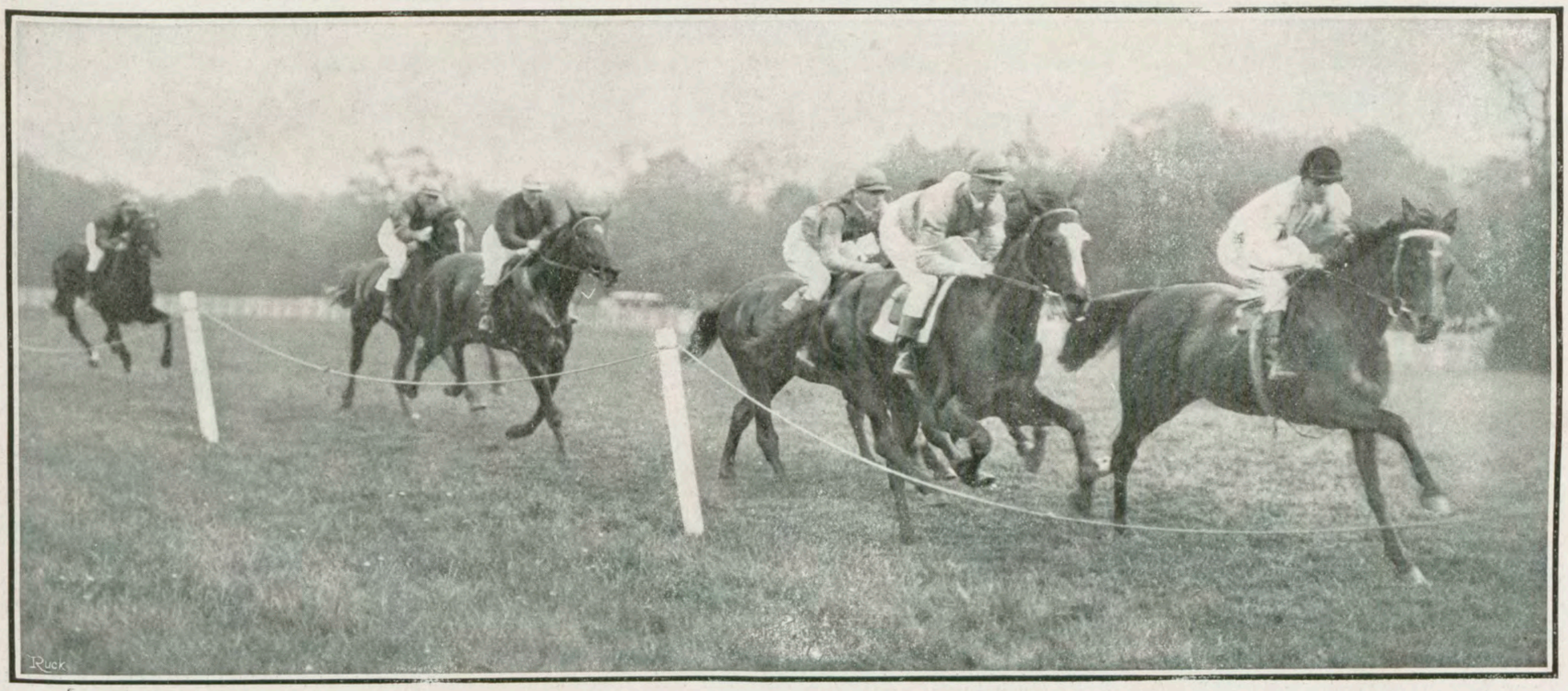
BIBLIOGRAPHIE

VOICI la première carte à l'usage des aéronautes, aviateurs, aérophiles et de tous les curieux du sport le plus étonnant et le plus neuf : *Les Sorties de Paris à vol d'oiseau*. Jamais publication ne fut plus opportune! Elle paraît dans le moment même où les élèves de Wright, en renouvelant les prouesses du maître, ont montré de façon indiscutable que la locomotion aérienne est définitivement entrée dans le domaine des réalisations pratiques.

Pour l'Aviation est le livre que devront lire tous ceux qui veulent se faire une opinion exacte sur l'ensemble de la locomotion aérienne. Les collaborateurs d'élite que M. d'Estournelles de Constant a groupés pour cette œuvre exposent avec une indépendance absolue les résultats de leur personnelle expérience. M. d'Estournelles de Constant résume ce que les pouvoirs publics ont fait et surtout doivent faire pour le développement de la locomotion aérienne, il pose la question de l'avion d'Ader en dressant la liste, le livre d'or des précurseurs : il indique l'influence qu'aura l'aviation sur le rapprochement des peuples, son rôle en temps de paix et en temps de guerre.

LA JOURNÉE DU PRIX HOCQUART

Négofol a confirmé brillamment sa performance de lundi dernier en s'adjugeant le Prix de Guiche, et son suivant de l'autre jour, Mehari, a remporté le Prix Hocquart



Bora Lough Mask Mehari Ossian, Hag to Hag masquant Ripolin et Malborough Hertré

Le Prix Hocquart (30.000 francs, 2.400 mètres. Longchamp, 18 avril).

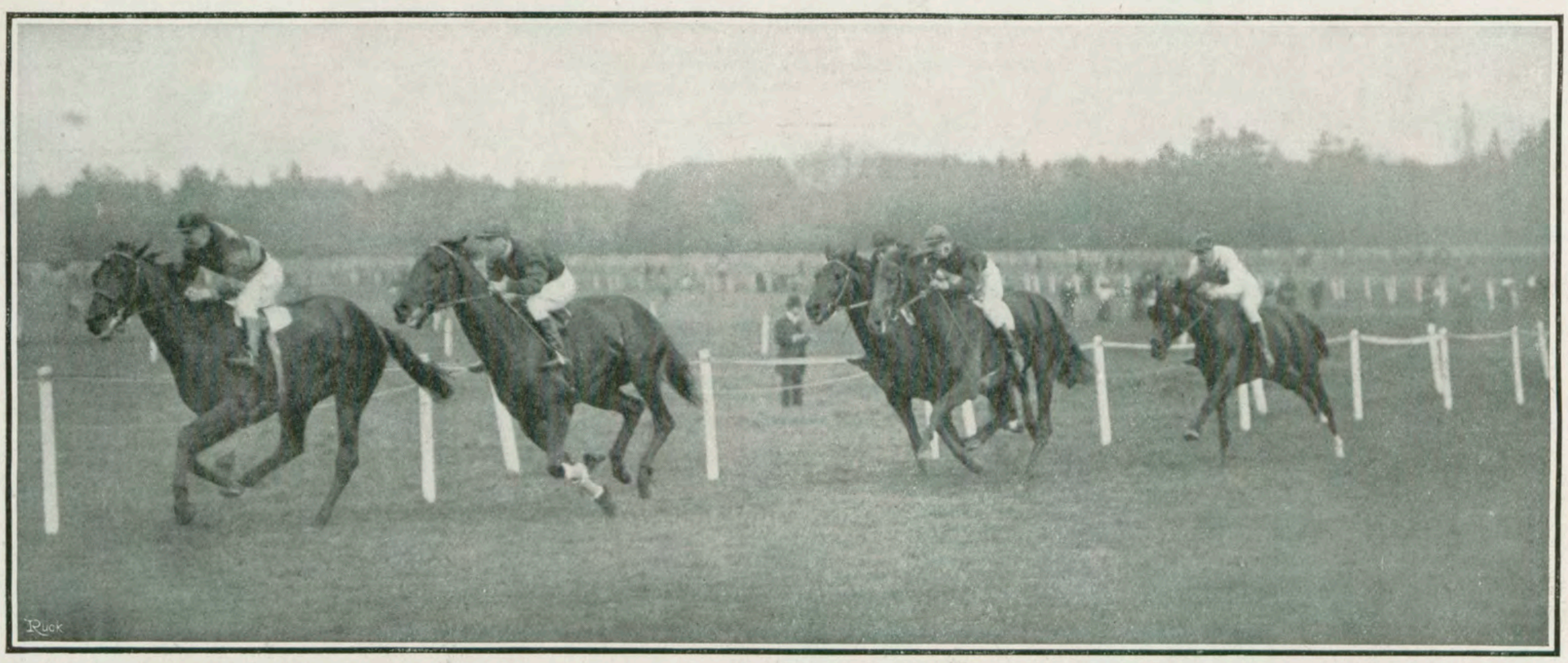
Dès le départ, Hertré et Méhari se sont élancés en tête ; dans la descente de Boulogne, ainsi que le montre la photographie, Méhari rétrogradait, tandis que les concurrents se groupaient ; dès l'entrée de la ligne droite, Ripolin et Ossian entamaient la lutte, mais Méhari revenait sur le terrain plat et s'adjugeait facilement la victoire par une longueur et demie.

Le Prix Hocquart a ouvert, dimanche, la série des poules classiques qui nous conduisent aux grandes épreuves du mois de juin. Il a donné lieu à une course intéressante qui semble contenir quelques bons enseignements pour l'avenir. La victoire de Méhari a été très nette, mais les incidents du parcours ne permettent pas d'envisager sans inquiétude sa carrière future. Il a été remarquablement piloté par Stern, qui l'a maintenu à proximité du leader pendant la première partie de la course ; aussi, lorsqu'il a rétrogradé dans la descente, si défavorable à ses mauvais aplombs, il n'est pas arrivé à être trop éloigné des concurrents de tête ; une fois en terrain plat, Stern, qui ne l'avait pas bousculé, l'a laissé se remettre en confiance et est venu avec autorité régler le lot légèrement désemparé par une lutte prématurée.

La journée de dimanche nous permet d'ailleurs de prévoir des interversions de forme dont il ne faudra pas autrement s'étonner : dans trois courses de suite, nous avons vu le second et le troisième terminer à une encolure ou à une tête l'un de l'autre après avoir lutté pendant toute la ligne droite. Ce sont, dans le Prix de Guiche, Celius et Saint Ferréol ; dans le Prix Hocquart, Ripolin et Ossian, or, Ripolin est à peu près sur la ligne de Labiscotte et pas très loin devant Rebelle ; enfin, dans le Prix de Lutèce, Hérouval et Vieux Rouen ; or, ce dernier venait de se placer quatrième derrière Anastase, Malachite et Philosophy. Voici donc plusieurs lots de concurrents qui montrent, respectivement, une valeur sensiblement égale.

Je signale, avant de terminer, les victoires confortables des deux représentants Vanderbilt, Négofol et Prestissimo II, et l'excellent retour de forme de Moulins la Marche, qui nous est revenu aussi frais que l'an dernier... à pareille époque.

René Riondet.



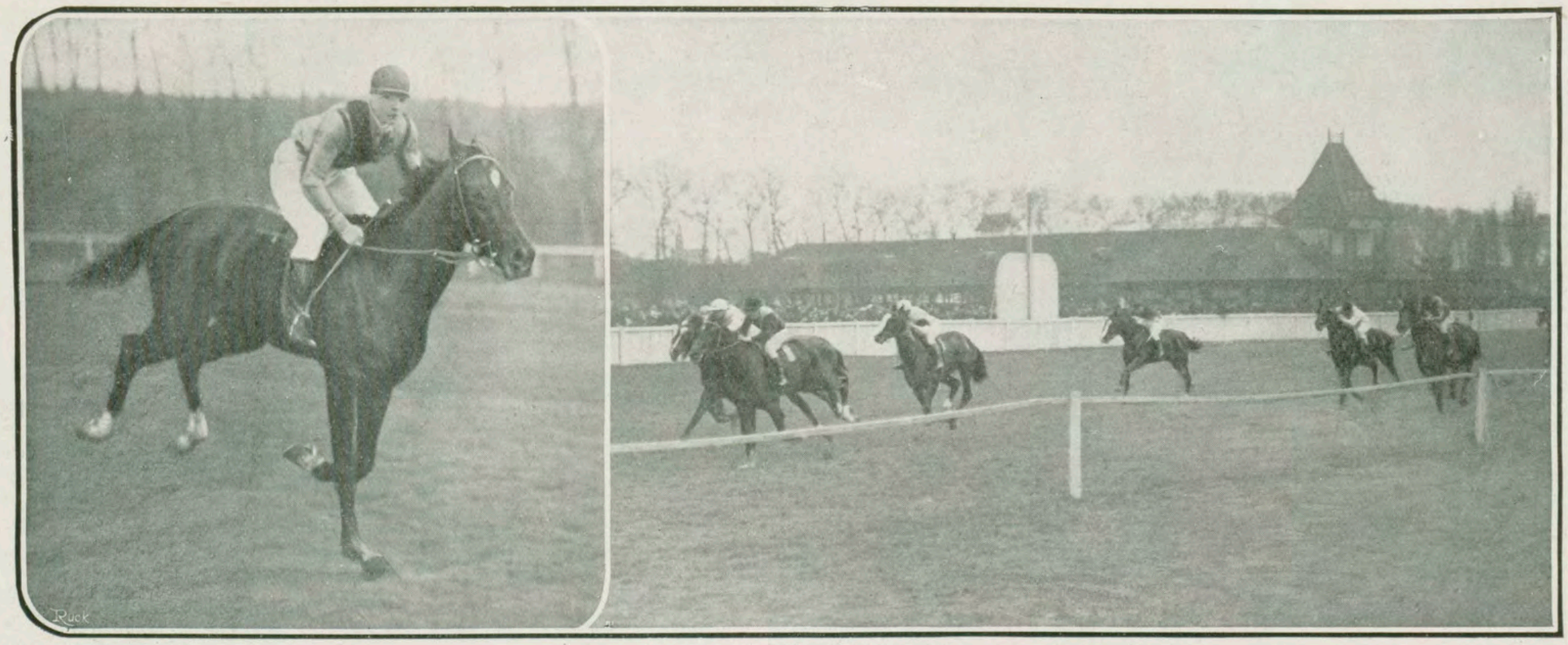
Vieux Rouen Hérouval Moulins la Marche La Nocle Jacobi

Le Prix de Lutèce. (12.000 francs, 2.200 mètres.)

La dernière course de Moulins la Marche, dans le Prix des Sablons, indiquait un retour à sa meilleure forme ; il a, en effet, battu sans grand effort ses concurrents du Prix de Lutèce, auxquels il rendait jusqu'à 29 livres. Hérouval s'est bien comporté, et a pris sa revanche sur Jacobi qui n'a pas figuré, quant à Vieux Rouen, il s'est montré très en progrès.

LE SPORT A MAISONS-LAFFITTE

Le Prix Eugène-Adam avait attiré un lot très nombreux et remarquablement composé; son résultat est tout en faveur de la nouvelle génération



Cortado Fleury II Arago Sampietro

Verdun.

par Rabelais et Velléna, au baron Maurice de Rothschild, est le brillant vainqueur du Prix Eugène-Adam.

Prix du Pont Carré (1.800 mètres, ligne droite).

Arago a remporté cette épreuve malgré les efforts de Fleury II et de Cortado. La distance a semblé un peu longue pour le favori Craïdon, qui a terminé cinquième.

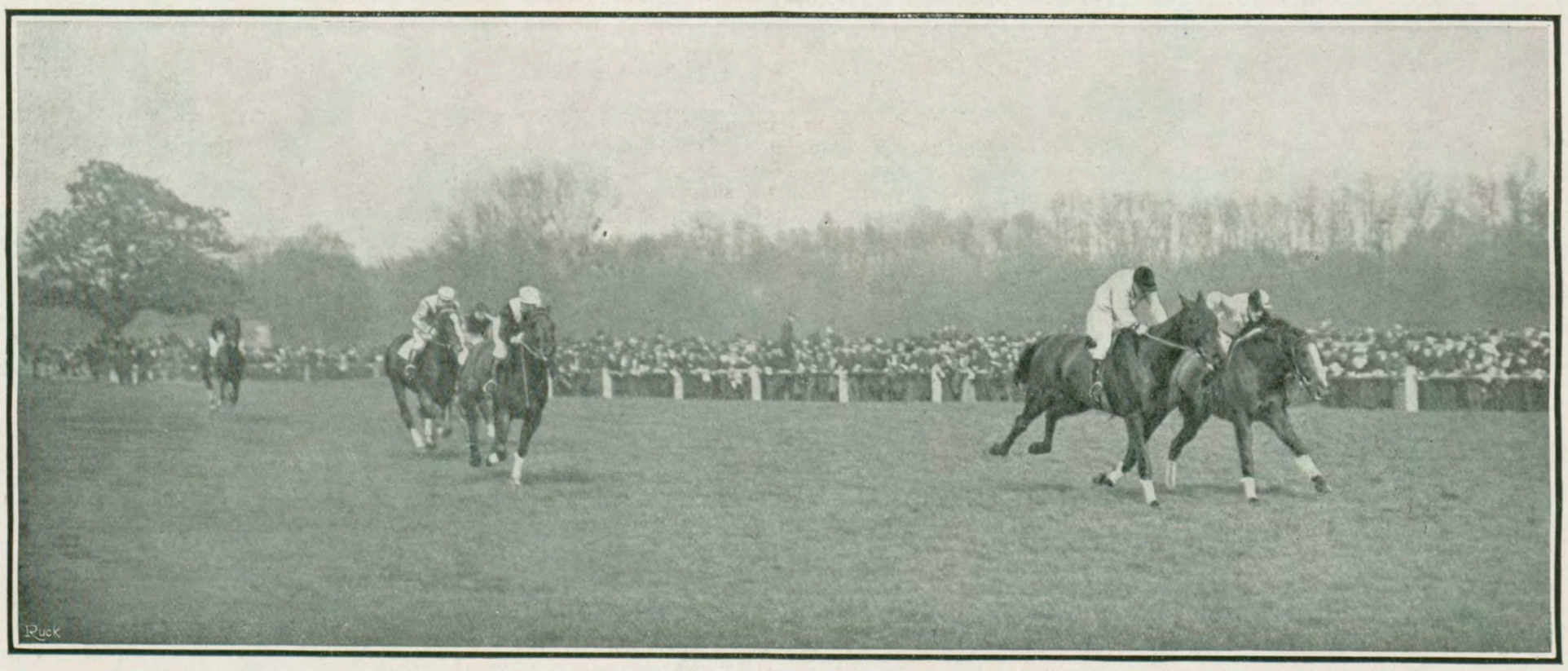
Bien que fondé depuis 16 ans seulement, le Prix Eugène-Adam, ex-Prix Boïard, occupe, sur le calendrier des courses, une situation qui lui permet de rivaliser avec bien des épreuves classiques. Il offre un intérêt spécial, car il met généralement aux prises, sur une distance normale à cette époque de l'année, les meilleurs des chevaux âgés avec quelques bons représentants de la jeune génération.

Il suffit de parcourir la liste de ses gagnants pour se rendre compte qu'il fut souvent un excellent critérium; nous y relevons les noms d'Omnium II, de Fourire deux fois, de Codoman, de Chéri, de La Camargo, de Macdonald II deux fois, de Prestige, de Maintenon et de Biniou; cette année, Verdun est venu ajouter son nom à cette liste brillante.

Voici donc le résultat brutal : Verdun, premier à quatre longueurs devant Biniou; King's Love, troisième, à six longueurs; Sea Sick, quatrième; Eastman, cinquième; l'Inconnu, sixième et Mafia II, septième, précédant Sol Voisins, Kenilworth, Grill Room et Northeast. Ainsi, les deux trois ans de la course sont premier et troisième, et leur excellente performance rehausse singulièrement le mérite d'Oversight qui les a battus récemment dans un style impressionnant. Il y a cependant entre eux une interversion de places sur leur dernière rencontre dans le Prix Delâtre; ce jour-là, Verdun échouait derrière King's Love, second d'Oversight. Mais Verdun était monté par Nicol; je ne veux dire aucun mal de ce jockey; je crois, d'ailleurs, que son contrat vient d'être résilié et qu'il est reparti pour Chicago. Or, Verdnn semble être assez difficile à monter et Barat s'entend merveilleusement avec lui; il nous l'a prouvé, lorsque dans le Prix de Saint-Cloud, après avoir paru réglé au milieu de la ligne droite, il est revenu battre Hérouval de deux longueurs. On peut croire que dans le Prix Eugène-Adam, Barat en a tiré un meilleur parti que Nicol dans le Prix Delâtre ou même que Stern dans le Prix Lagrange.

Entre les chevaux âgés, l'ordre est alors tout à fait normal : Biniou, l'un des plus réguliers, devance Sea Sick qui, j'essaierai de le démontrer un de ces jours, a été l'un des plus beaux bluffs de l'entraînement américain; l'Inconnu, lui, vient d'être légèrement surmené, ce qui est spécialement dangereux avec un cheval dont la forme a toujours été assez variable. Mafia II, Sol Voisins, Kenilworth et Northeast ne sont pas encore eux-mêmes, tandis qu'Eastman est en superbe condition; quant à Grill Room, nous ne saurons probablement jamais ce qu'il aurait pu faire s'il n'avait pas été jeté aux quatre vents sur les divers hippodromes du continent.

BOÏARD



Roi du Monde Matsouyé Colo Copernic II

Le Prix d'Achères à quelques mètres du poteau. (Steeple-chase handicap, 4.200 mètres. 10.000 francs). Auteuil, 15 avril.

Cette course a donné lieu à un regrettable incident. Roi du Monde était classé troisième devant Matsouyé, alors que celui-ci était véritablement troisième avec trois longueurs sur Roi du Monde. Notre photographie est la preuve irréfutable de l'erreur commise par le juge à l'arrivée.

La Vie et les Inventions des Frères Wright (1)

Par VICTOR BREYER et ROBERT COQUELLE

VI

A l'approche de l'hiver 1903-1904, les frères Wright rentrent à Dayton ℘ Leurs premiers vols à Springfield, avec retour au point de départ ℘ Huit mois de travail et de mise au point ℘ Paris refuse de les croire et crie au bluff américain ℘ Le capitaine Ferber entre en scène ℘ ℘ ℘ ℘ ℘ ℘

Ayant accompli à Kill-Devil (Caroline du Nord) leurs quatre expériences concluantes, le 17 décembre 1903, les frères Wright, nous l'avons dit, ne doutèrent plus un seul instant qu'ils touchaient au but et que le problème de l'air était presque résolu. Ils eussent voulu reconstruire un nouvel appareil, mais l'hiver était déjà très avancé. De plus, ils étaient obligatoirement tenus de rentrer à Dayton avant le 25 pour y passer, en famille, les fêtes du Christmas. Ah! la bonne dinde qu'ils allaient goûter en l'honneur de la navigation par le plus lourd que l'air! Et comme ils avaient hâte de tenir le père au courant de leurs dernières performances!

On juge de ce que furent les effusions en gare de Dayton, et les bonnes soirées familiales qui suivirent.

A douze kilomètres de la ville, non loin d'un village appelé Springfield, les Wright firent élever un petit hangar. Dès le premier rayon de soleil, ils s'y rendirent...

La lande immense, de quatre cents mètres de côté, leur parut un tapis d'expérience merveilleux. Le sol en était légèrement ondulé. Pas d'obstacles proprement dits, excepté trois grands arbres qui, circonstance heureuse, leur serviraient de points de repère et indiqueraient la limite des vols en cercle.

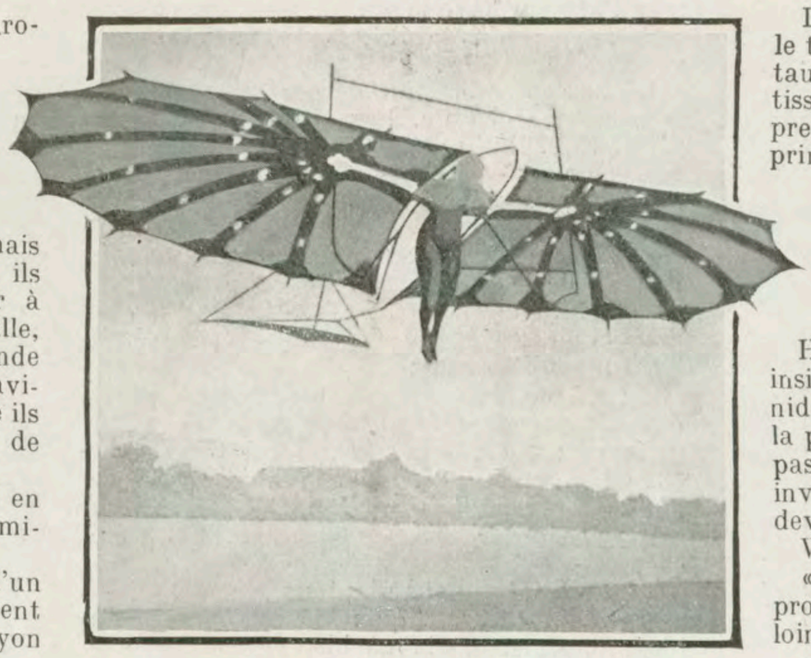
Malheureusement, la partie mécanique de leur appareil laisse encore bien à désirer. Et pourtant, ils lisent dans les journaux qu'il y a, de par le monde, un pays qui s'est fait la spécialité de la fabrication des moteurs légers. Ce pays c'est la France. Peuvent-ils s'y adresser? Non, cent fois non, ce serait donner l'éveil aux concurrents qui, de l'autre côté de l'eau, s'égarent dans la recherche de la direction des ballons. Les Wright, qui ont créé leur moteur de toutes pièces, arriveront bien un jour à le faire marcher sans raté!..

Et c'est pour eux l'obsession perpétuelle. Ils ne quittent plus l'atelier, accoudés sur la table de dessins ou penchés, la figure noire, les mains sales, vers le banc d'essai où tourne leur enfant.

Du commerce de cycles, il n'en est plus question. Dans la petite boutique où sont encore quelques machines, légèrement défraîchies, on ne parle plus guère des événements du cycle. Une à une les bicyclettes disparaîtront de leur stand. Le stock ne sera pas renouvelé. La vitrine elle-même se videra de jour en jour. On n'y trouvera bientôt plus qu'une ou deux roues et quelques vagues accessoires.

Seule, l'enseigne de la maison « Wright Bros Cycle Company » en lettres blanches sur fond noir, résistera longtemps encore aux injures du temps ; mais ce ne sera bientôt plus qu'une simple indication, ou encore mieux un symbole.

Emprisonnés dans leur atelier, les Wright ne songent plus qu'à l'idée qui hante depuis si longtemps leur cerveau. Ils continuent à lire beaucoup. Ils viennent de s'abonner à un journal français, l'*Aérophile*. Ils attendent le jour prospère pour voler à nouveau!...



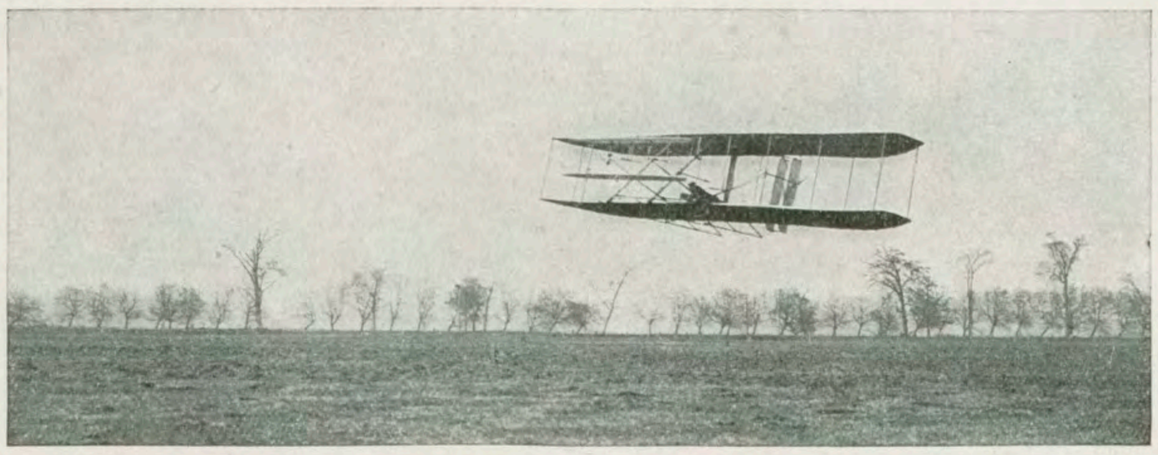
Pilcher.

Un des précurseurs des Wright, comme planeur. Il se tua au cours d'une expérience.

℘

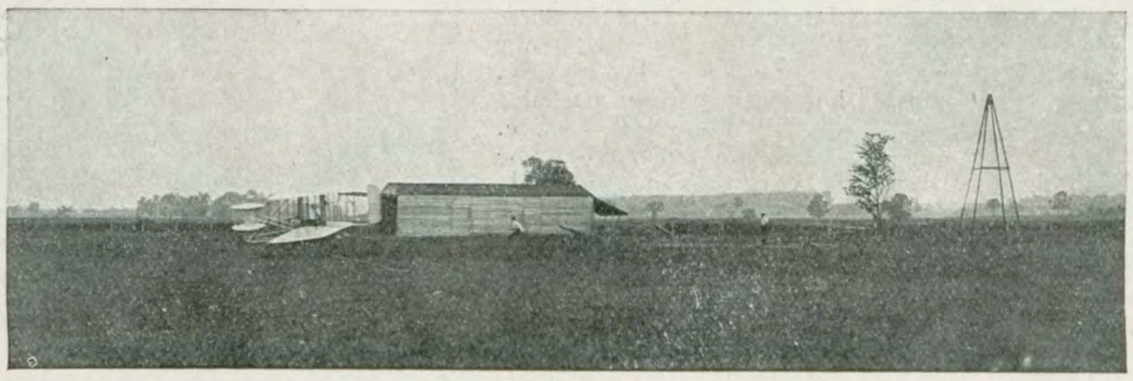
Une crainte cependant : le public de Dayton va arriver en foule à la nouvelle de leur première sortie. Ils ne pourront éternellement se dissimuler. Et pourtant il y a un intérêt capital à ce que rien ne s'ébruite encore. Dans cette invention géniale, mais si simple, aucune pièce n'est brevetable. Comment empêcher les gens de venir, de voir et de... copier?

Ce ne sont plus ici les plaines désertes de la Caroline sur lesquelles leurs vols n'avaient que trois témoins : l'azur du ciel, le sable fin et l'eau clapotante de l'Océan.



Un vol à Simms Station, 16 nov. 1904.

Derrière les arbres, passent la route et le tramway électrique de Springfield.



Le départ du premier vol de 1905.

L'appareil est pris au moment précis où il vient de quitter le rail, lancé au moyen des poids et du pylone.

Les deux frères décident donc de prendre le taureau par les cornes. En l'occurence, le taureau, c'est la presse de Dayton. Ils avertissent les journaux qu'ils vont tenter une première expérience publique. Nous sommes au printemps de 1904, ne l'oublions pas!

Au jour fixé, la prairie Huffmann reçoit une cinquantaine de visiteurs.

Orville a sorti l'appareil du hangar, tandis que Wilbur demande aux journalistes de ne prendre aucun cliché et de ne faire aucun récit de l'expérience.

Hélas! Wilbur ne peut effectuer qu'un vol insignifiant. Force lui est de réintégrer son nid. Il laisse le public à la porte et fait entrer la presse. La foule est furieuse et ne se prive pas de grossièrement qualifier la conduite des inventeurs. Quant aux journalistes, ils restent devant l'appareil, attendant des explications.

Wilbur prend la parole.

« Eh bien! chers amis, vous voyez que le problème du plus lourd que l'air est encore loin d'être résolu...

— Ici, mais pas à Paris, interrompt le directeur du *Dayton News*.

— A Paris, moins qu'ici, réplique Wilbur avec son flegme ordinaire.

— Mais Santos-Dumont!...

— Santos-Dumont est un « balloonist » et son appareil n'a aucun rapport avec celui que vous avez devant les yeux. A Paris, ils n'ont encore aucune idée du vol d'un plus lourd que l'air. Nous, nous avons la prétention d'être dans la bonne voie. Il dépend de vous autres, journalistes, que nos efforts soient ou non couronnés de succès et qu'aux Etats-Unis appartienne la gloire incomparable d'avoir réalisé cette découverte merveilleuse. Si vous désirez qu'il en soit ainsi, il nous faut le secret le plus absolu et vous agirez en conséquence. Si, au contraire, vous croyez intéressant pour vous de gagner quelques dollars en écrivant un entrefilet à notre sujet et de compromettre ainsi des essais que nous cesserons immédiatement, libre à vous!

Les journalistes acceptèrent de n'en dire que quelques mots, juste assez pour blaguer très spirituellement les frères Wright, les faisant passer pour des originaux qui s'acharnaient à faire des vols de quelques secondes, alors qu'à Paris le « Santos-Dumont » et le « Lebaudy » volaient déjà pendant des kilomètres!...

℘

Vers la mi-août 1904, les aviateurs font plusieurs parcours de 300 à 400 mètres. Ils s'élancent de leur hangar et vont atterrir à l'autre extrémité du champ.

Un mois plus tard, le 15 septembre, l'oiseau commence à virer. Le pilote se tient étendu horizontalement sur le ventre et aussi près que possible du châssis. Il dirige son appareil avec deux guides en étoffe.

Le 20 septembre 1904, Wilbur Wright revient atterrir à son point de départ.

L'automne n'est pas propice aux expériences de Springfield. Les deux aviateurs démontent leur moteur et le transportent à leur

(1) Voir les nos 548 et suivants.

atelier de Dayton. Ils veulent y apporter des modifications urgentes. Souvent ils reçoivent la visite des journalistes. Ils se contentent de leur répondre : « Rien de nouveau. Le moteur n'est pas suffisant. Voyez plutôt ».

Et quelques « ratés » indiquent péremptoirement à la presse qu'il n'y a rien de nouveau sous le soleil. Les journalistes s'en vont et commencent, eux-mêmes, à croire que les Wright sont des fumistes.

Un vol du 30 septembre 1905.

Dans cette épreuve, 27 kilomètres furent couverts en 25 m. 5 s. L'appareil est déjà presque semblable au modèle actuel.

Cependant, la température à la fin de la saison est magnifique. Les Wright retournent à Springfield. Ils font quelques essais préliminaires et, à partir du 12 novembre, ils exécutent successivement avec des surcharges de 25, puis de 35 kilos de barres d'acier, des vols de plus de cinq minutes, durant lesquelles plus de 4 kilomètres sont couverts (exactement 4 kilom. 500).

M. D. Beard, vieillard de 60 ans qui habite une maison isolée sur la route de Springfield, et le fermier Stauffen furent les seuls témoins de ces expériences, que les Parisiens ne devaient apprendre qu'un an plus tard !!!!

Mais les deux inventeurs se sont aperçus que la question de l'équilibre n'est pas entièrement résolue. Ils ont senti qu'au cours de certains vols en cercle, leur appareil a des tendances à se renverser latéralement en dépit de l'attention et des efforts du pilote, alors qu'en ligne droite il se redresse pour ainsi dire instantanément.

Lentement, avec le calme qui a toujours été la caractéristique de leur carrière, nos deux héros se remettent au travail. Ils font au moins cinquante essais, mais tous infructueux, ce qui décourage les curieux les plus intrépides. En sorte que le jour où ils sont prêts a s'envoler correctement, il n'y a plus un chat autour d'eux, hormis ceux qui sommeillent sur les murs des fermes environnantes.

Ah ! travaillez en paix, MM. Wright Brothers, travaillez sans inquiétude. Le monde n'a pas encore les yeux fixés sur les plaines de l'Ohio, sur lesquelles, selon votre forte expression, vous avez découvert « la seule chose nouvelle sous le soleil ».

Du reste, les frères Wright ne se pressent pas. Ils savent l'avance qu'ils possèdent sur le reste du monde. Huit mois sont nécessaires à la mise au point de leur appareil rectifié. Le temps est d'ailleurs très mauvais, rendant la prairie Huffmann pour ainsi dire impraticable.

Le 6 septembre 1905, par une après-midi superbe, ils arrivent cependant à quitter le pylône d'une façon impeccable et c'est alors qu'ils commencent une série d'orbes particulièrement remarquables. L'anémomètre Richard, attaché à la machine volante, indique la distance accomplie à travers l'espace. Orville Wright constate à l'atterrissage qu'il a atteint une distance supérieure à son record de l'année précédente qui était de 4 kilom. 500.

Le 26 septembre, la distance de 10 milles est pour la première fois dépassée. L'appareil enrégistreur accuse 17 kilom. 961 et le chronométreur 16 minutes 9 s. Le réservoir d'essence n'est pas volumineux, force est donc à l'aviateur d'atterrir lorsque son récipient est vide.

Trois jours plus tard, 19 kilom. 572 sont couverts en 19 m. 55 s.

Le 30 septembre, un des coussinets de la transmission chauffe. Le vol est arrêté après 17 m. 15 s. Il n'y a pas de godet à huile sur aucun de ces coussinets et il faut se contenter des quelques gouttes introduites juste avant le départ.

A ce moment, les inventeurs augmentent le volume de leur réservoir. Du coup, ils atteignent 27 kilom. 535, en 25 m. 5 s.

Voici un extrait du journal des Wright écrit de la main d'Orville :

« Le 4 octobre, nous adaptons au coussinet qui nous a donné le plus d'ennuis, un godet graisseur ; mais, après être resté dans l'air 33 m. 17 s., un autre coussinet s'échauffe et force l'opérateur à retourner au point de départ et à atterrir. Une distance de 33 kilom. 456 a été couverte.

« Le 5 octobre, nous adaptons un godet graisseur au seul coussinet qui ne marche pas encore bien, nous mettons la machine en marche. Par inadvertance, on a oublié de refaire le plein du réservoir après un essai préliminaire, et il ne peut fournir de l'essence pour un temps plus long que 38 m. 3 s., temps pendant lequel une distance de 38 kilom. 956 est couverte.

« Nous avions pu, en choisissant notre moment, faire nos vols de dix à quinze minutes dans le secret le plus complet. Mais maintenant que les vols sont plus prolongés, il nous est impossible d'éviter le passage des tramways. Et la nouvelle de ce que nous faisons est maintenant répandue dans Dayton... »

Le 6 octobre, la *Presse Associée d'Amérique* publie du dernier vol, le compte rendu suivant :

Dayton (O.).

« Orville et Wilbur Wright, les deux citoyens de Dayton qui ont fait de nombreuses expériences de machine volante en décembre dernier sur la côte de l'Atlantique (Caroline du Nord), ont renouvelé hier leurs essais. Ils ont expérimenté leur dernier appareil devant une dizaine de témoins dans la grande prairie Huffmann, près d'ici.

« La machine s'est élevée dès le début à une hauteur de 25 pieds environ, mais un manque d'essence a été cause d'un arrêt dans le moteur. L'aéroplane est alors descendu lentement sur le pré. Le tuyau d'essence fut réparé sur place et un nouvel essai eut lieu une heure plus tard. Cette fois, la machine fit le tour complet de la prairie, laquelle mesure un peu plus d'un quart de mille de côté. Avant de rentrer dans le hangar, l'aéronaute eut la coquetterie de décrire un immense huit à une hauteur de 40 pieds environ. »

C'est cet article reproduit par la majeure partie de la presse du nouveau-monde qui déclanche le premier mouvement de curiosité universelle. Des coupures de *l'Argus* et du *Courrier de la Presse* viennent deux semaines plus tard apporter la nouvelle aux Parisiens. Avec un ensemble touchant, toutes les coupures sont jetées au panier. Aucun journal politique n'en souffle mot.

Mais, les frères Wright qui ont déjà correspondu avec un de nos compatriotes, le capitaine Ferber, jugent le moment propice pour mettre celui-ci au courant de leurs derniers exploits.

Le 9 octobre 1905, part de Dayton, à destination de Paris, une lettre au capitaine Ferber, lettre qui rend compte des derniers résultats et qui se termine par l'offre suivante :

« Nous avons passé les dernières années entièrement à achever notre planeur, et nous avons peu réfléchi à ce que nous en ferions quand il serait parfait. Mais notre intention présente est de l'offrir d'abord à des gouvernements pour des buts de guerre, et si vous pensez que votre gouvernement puisse être intéressé, nous serons heureux de communiquer avec lui.

« Nous sommes prêts à fournir des machines sur contrat, qui seront acceptées seulement après un essai de plus de 40 kilomètres, la machine portant un opérateur et une provision d'essence pour plus de 100 kilomètres. Nous pourrions faire un contrat où la distance de l'essai serait plus grande que 40 kilomètres, mais le prix de de la machine serait plus élevé.

« Nous pourrions encore construire des machines portant plus d'une personne.

« Respectueusement,

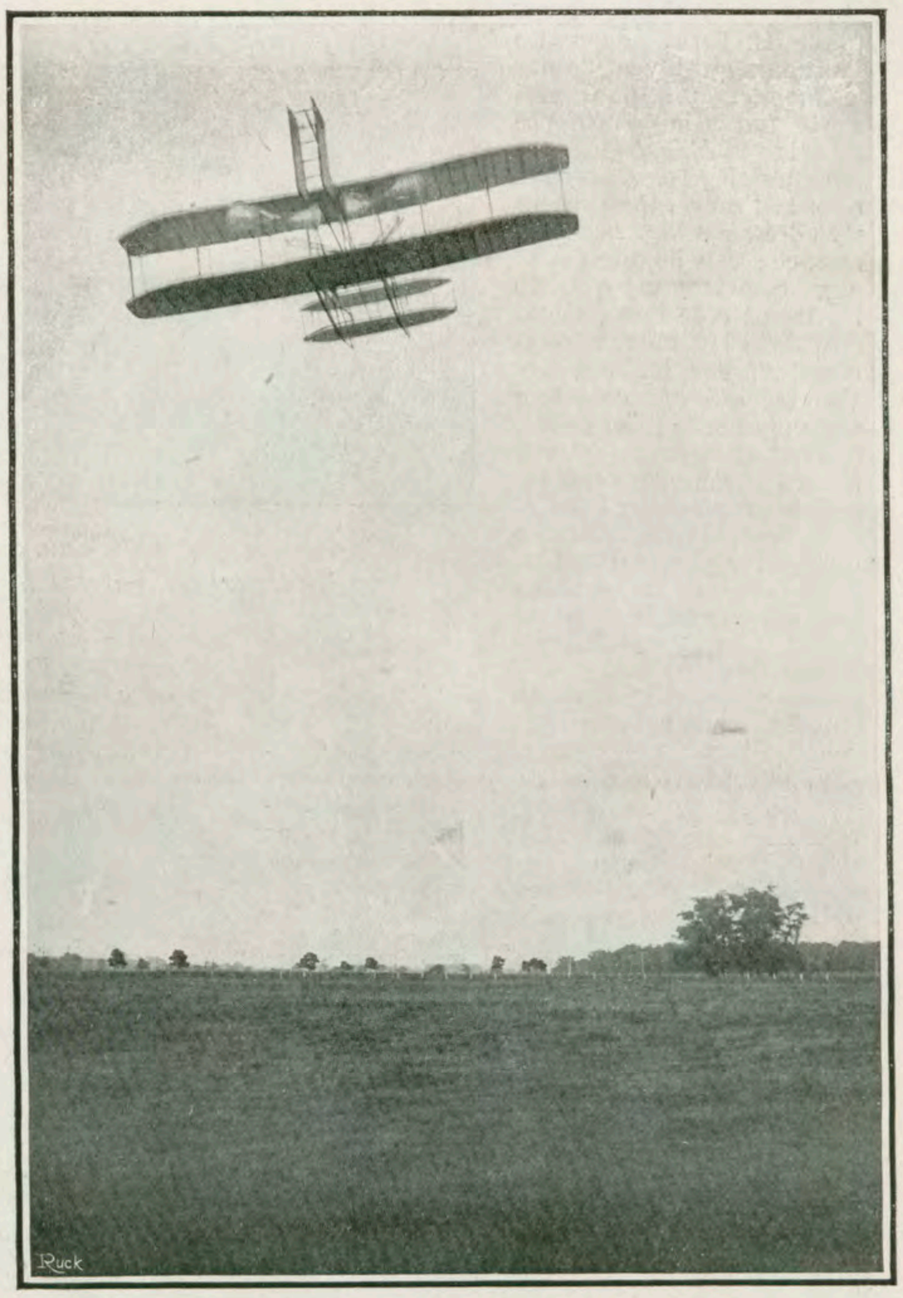
Signé : W. et O. Wright.

En possession de cette lettre, le capitaine Ferber avise son chef hiérarchique : le colonel Langley.

Le directeur du Laboratoire des recherches, relatives à l'aérostation militaire, répond simplement qu'un gouvernement ne peut pas s'engager dans une aventure pareille et pour une invention non authentifiée (*sic*).

(*A suivre.*)

Victor Breyer et Robert Coquelle.



Le fameux vol du 4 octobre 1905.

Ce vol, exécuté à Dayton, fut discuté pendant deux ans. Dans cette expérience, les 25 milles (40 kilom.) ne furent manqués que de quelques centaines de mètres.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. Motti — *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.